Parabrisas CORSA

17 de MAYO

Aparece los MARTES

Nº 4

$ 30.-

EN ESTE NUMERO

Pág.

La Pista de Interlagos..12

Carburación Picante.....19

Los Locos Dragsters....22

Silverstone: 1º Brabham.25

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

CANEDO Y LARRY GANARON LOS 200

(pág. 15)

QUE OPINA EL TC

(pág. 4)

Las revistas de Mauro

VENADO TUERTO: POR FIN, MALNATTI

(pág. 8)

sudamericana

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal Parabrisas OS

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPERA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17°. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113. Capital Federal. Tel. 30-8022.

Vamos a hablar de problemas internos: parece ser que nos está quedando chica la revista. Nuestra preocupación por abarcar en profundidad todos los temas del automovilismo deportivo, superan el blanco disponible cada vez que iniciamos una nota. Los redactores rezongan, gritan, tiran máquinas de escribir al techo y terminan por ceñirse al espacio que se les asigna. Hasta ahora llevaba el récord de rebeldías y claudicaciones don Thiery. Hoy se nos agrega el flaco Revoredo, autor de una entrevista monstruo entre los corredores de TC (pág. 10). Otro tanto les ocurrió el domingo pasado a los encargados de la encuesta popular (CORSA 3, pág. 31), luego de haber entrevistado a nada menos que tres mil espectadores (y hablando de la encuesta, ¿alguien se había imaginado que Rolo Alzaga le disputaría a Emiliozzi y Cupeiro el cetro de popularidad?). En fin, digamos en descargo de los rebeldes internos que el público lector parece estar cada vez más conforme con nuestra publicación, por lo menos así lo demuestran al comprar la revista en cantidades industriales todas las semanas. Gracias a todos. R.H.B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en MENDOZA (22 de mayo): El Parque General San Martín de la ciudad cuyana relucirá con una competencia de Turismo Carretera sobre su circuito Nº 1 de 4.184,31 m de desarrollo. Se correrán dos series de diez vueltas cada uno, para completar un recorrido de 41,843 km y una final a veinticinco vueltas para totalizar 104,607 km. La competencia tendrá validez para el campeonato argentino de la especialidad, otorgándose 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente, a los cuatro primeros clasificados. El mínimo de automóviles será de dieciséis y el máximo de veinticuatro, clasificándose para la prueba final los doce primeros de cada serie. El día anterior se disputarán las pruebas de clasificación de 15.30 a 17.30. La primera serie del domingo comenzará a las 15, la segunda a las 15.40 y la final a las 16.35. La jugosa cantidad de premios a distribuirse ha tentado a los mejores competidores y las principales figuras veloces de ambos lados de la cordillera, entre quienes figuran Gulle, Gimeno, Copello, Martorell y los chilenos Jara, Perrota y Garafulic. Sin duda la atracción resultará Emilio Boretto con su nuevo automóvil pistero que hará su presentación en esta competencia. El automóvil, una tradicional "empanada", es impulsado por un motor Chevrolet con radiador detrás del motor, para lograr una mejor penetración y desplazar el centro de gravedad hacia atrás. Con este motivo también ubicó la caja de velocidades Jaguar en el centro del automóvil. Para quienes presencien esta competencia le recomendamos ubicarse en la horquilla, o bien en la salida de la "olla", desde donde se tiene una magnífica visión del circuito.

TURISMO en TUCUMAN (23, 24 y 25 de mayo): Mil quinientos kilómetros por rutas argentinas, entre valles y quebradas, ríos y montañas que serán los escollos para que los volantes demuestren su verdadera habilidad en el comando de sus automóviles, que a la vez servirá para demostrar a los propios y extraños el adelanto técnico de nuestra industria nacional. La "Tercera Vuelta del Noroeste" se disputará en tres etapas sobre un recorrido total de 1.550 km, a través de Tucumán y todas sus provincias limítrofes: Salta, Catamarca y Santiago del Estero, pasando además por la provincia de Jujuy.

Las etapas se realizarán de Tucumán a Salta, pasando por Jujuy (485 km); de Salta a Catamarca por Tafí del Valle (676 km) y de Catamarca a Tucumán por Sgo. del Estero (489 km).

En las tres oportunidades se largará a las 8, con intervalos de 30 segundos entre máquina y máquina y cinco minutos entre cada categoría. Los automóviles estarán divididos en cuatro categorías: A (hasta 700 cm3), BC (701 a 1150 cm3), D (1151 a 1600 cm3) y E (más de 1600 cm3). Se otorgarán puntos para el campeonato argentino de Turismo en las categorías

A, B, C, D, y E. En cada categoría se distribuirán 21, 14, 7 y 3,5 a los cuatro primeros de la clasificación general, mientras que en cada etapa se distribuirán 3, 2, 1 y 0,5, pero ninguno podrá obtener en la suma total de etapas más de 2,5 puntos. Los cuatro primeros de la clasificación general no obtendrán puntaje por su clasificación en las etapas. Esta competencia es por su puntaje, una de las tres más importantes del año. Dos millones y medio de pesos se distribuirán en conceptos de premios lo que alzará el interés de la competencia, conjuntamente con la presentación de los principales ases, entre quienes se encuentran Estéfano (Alfa Romeo Giulia) (foto), Carlos Ballbé (Peugeot 404), Italo Maresio (Alfa Romeo Giulia) y el gran duelo entre el equipo IKA-Renault y el SAAB uruguayo, que contará con cuatro automóviles encabezados por el de Héctor Marcial Fojo. Están además todos los locales: Tannure, Namur, Reginato, Parra, etc. Para quienes puedan presenciar la competencia les recomendamos ubicarse en las zonas de montaña, donde la fácil observación de la calidad conductiva se mezclará con la belleza del paisaje.

MECANICA NACIONAL en SUNCHALES (22 de mayo): Otra competencia de Mecánica Nacional ha sido programada por la gente de Sunchales que alienta con entusiasmo el reintegro al primer plano de la categoría. La competencia será válida para el campeonato argentino, otorgándose 6, 4, 2 y 1 puntos a los cuatro primeros, además de un punto para el récord de vuelta.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en TRES ARROYOS (22 de mayo): Esta vez la ex Limitada del 27 se muda a Tres Arroyos para brindar su siempre interesante espectáculo y continuar la disputa del campeonato argentino. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, mientras que el récord de vuelta se llevará otro puntito.

REGULARIDAD en ITUZAINGO (22 de mayo): Con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, el Club Atlético Ituzaingó organiza una competencia para segunda y tercera categorías. El recorrido se desarrollará por Ituzaingó, Libertad, Pontevedra, Lobos, Roque Pérez y regreso al punto de partida, sito en Pozos 48 en Ituzaingó. La competencia comenzará a las 7.30.

REGULARIDAD en VICTORIA (22 de mayo): El Rotary Club de Victoria organiza una competencia entre Victoria, Lima y regreso, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad para segunda y tercera categorías. La competencia se largará a las 8, desde Simón de Iriondo y 11 de Setiembre.

MOTOCICLISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (25 de mayo): Una interesante competencia se disputará sobre el circuito Nº 5 del Autódromo para las categorías 50 cm3, 100 cm3, 175 cm3 y Sidecars 500 cm3 Fórmula Internacional y 125 cm3 Standard. Se otorgarán 8, 5 3, 2 y 1 puntos a los cinco primeros en cada categoría. Para quienes concurran a esta interesante competencia le recomendamos ubicarse en las tribunas situadas frente al curvón chico, o bien frente a la horquilla corta.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT Y SPORT PROTOTIPOS en BELGICA (22 de mayo): Continuará el Campeonato Internacional de Marcas y el Trofeo Internacional de Constructores con el duelo Ford-Ferrari no apto para cardíacos en el Grand Prix de Spa, que se correrá sobre 500 km del veloz circuito belga. La Ferrari irá con todo para volver a repetir su triunfo en Monza. Esta competencia se correrá para las Clases I (hasta 2000 cm3) y II (más de 2000 cm3) de Sport Prototipos y II (1301 a 2000 cm3) y III (más de 2000 cm3) de Sport. En todas las clases los seis primeros clasificados obtendrán 10, 7, 5, 3, 2 y 1 puntos.

FORMULA UNO - FORMULA TRES en MONACO (22 de mayo): Comienza la disputa del Campeonato Mundial de Conductores y el Campeonato Mundial de Constructores de Fórmula Uno, sobre el tradicional circuito monegasco que diera el triunfo a Graham Hill en las tres últimas oportunidades, el cual deberá ser cubierto en cien oportunidades para totalizar los 314,5 km de recorrido. Se otorgarán 9, 6, 4, 4, 2 y 1 puntos a los seis primeros clasificados. El día anterior se disputará una competencia de Fórmula Tres con la participación de los más destacados pilotos de la categoría y muy posiblemente de Cupeiro y Pairetti.

QUE OPINA EL TC

Iniciamos con estas páginas una mirada hacia las opiniones que sustentan nuestros corredores de TC. Como se verá, los hay ajedrecistas, entusiastas, apasionados y enviciados por los fierros

por PEDRO ANIBAL REVOREDO *fotos: JUAN MESTICHELLI*

CLAVE DE PREGUNTAS

1 ¿Es partidario de dejar libertad en el diseño de carrocería, chasis y suspensión?

2 ¿Es partidario de llevar el máximo de cilindrada permitido en TC a 3000 cm3?

3 Dentro de la categoría TC ¿prefiere la ruta o la pista?

4 ¿Cual es su marca preferida?

5 Si fuese necesario ¿cambiaría de marca?

6 ¿Le gustaría correr en otras categorías?

LOEFFEL (40 años) ■ *1) Si, hay que ir a lo nuevo. 2) Me es indiferente. 3) La pista. 4) Cualquiera me da lo mismo. 5) Sí. 6) Prefiero los monoplazas a cualquier otra cosa, pero con el peso que tengo...*

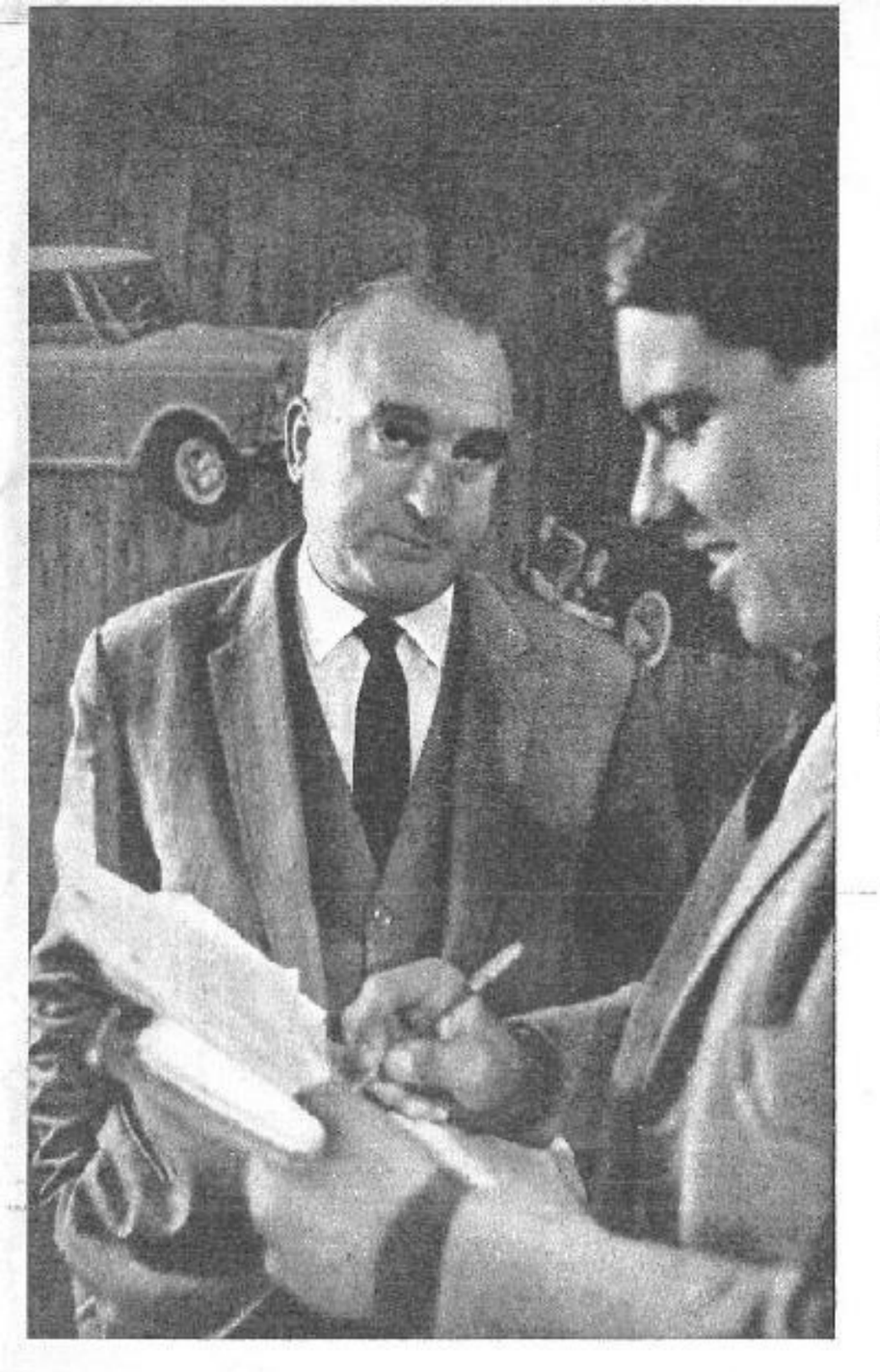
Me envicié con la barra mendocina cuando era todavía un pibe. Desde entonces no he podido sacarme el veneno. Sólo una vez me sentí desilusionado de las carreras, fue en una inacabable competencia de quinientas millas en Rafaela. Estoy muy agradecido al automovilismo". Hugo Armando Gimeno sintetiza con sus palabras la manera de pensar de una gran parte de los corredores de TC: el automovilismo es un vicio lindo que no se puede abandonar. Ricardo Peduzzi lo define como una pasión; pero él recién empieza y los vicios lindos muchas veces comienzan como una pasión.

Vicente Tirabasso pasó toda su vida junto al Turismo Carretera. Habla con entusiasmo: "Me encanta el TC. Me crié entre la montaña y el ripio. A los trece años conseguí un auto robado a mis mayores y empecé a poner en práctica lo que había oido sobre rebajes, revoluciones y derrapes. Con el automovilismo uno consigue muchos amigos, pero muy poca plata. Mi señora me conoció corriendo; sin embargo nunca le aviso cuando me prendo en una. La vez que gané en San Nicolás, en 1961, se enteró de que yo corría al ir a un almacén para hacer compras: la radio anunciaba que faltaban cinco vueltas y yo iba primero..."

De uno a otro la constante se mantiene: pasión, vicio, escape, comunicación, llámese como se llame, el que es fierrero lo es de alma y lo lleva adentro desde muy joven. Con todo se dan variantes que por sí solas, como anécdota, valen toda una encuesta. Una de ellas, la más singular, se refiere precisamente a Dante Emiliozzi; antes de gustarle el automovilismo, antes de tanto acelerador a fondo, era un entusiasta del ajedrez. Tal vez también aquí se pueda establecer la constante. ¿O no es cierto que don Dante prepara su coche y gana campeonatos con la misma estrategia y precisión que un jugador de ajedrez?

La familia es parte activa de la actividad automovilística de cada corredor. Algunas, las menos, se resisten, mientras que otras son la más entusiasta hinchada. La hermana de Adrián Villegas va a todas las carreras. De los catorce encuestados solamente la familia de Loeffel se opone a que participe en carreras, mientras que en la de Villegas las opiniones están divididas; las demás no dicen nada o son hinchas fanáticos. El promedio de edad de los encuestados es de 37 años, con nueve en la actividad automovilística. Nueve están casados, de los cuales cuatro tienen un hijo, tres se inscribieron con dos y el par restante no tiene cosecha. Los otros cinco son solteros. El diario preferido resultó La Razón con cuatro lectores, mientras que La Nación tiene tres y La Prensa y Crónica uno cada uno. Los otros tres no tienen preferencias. Casi todos leen las revistas argentinas de automovilismo, mientras que "Bamse" amplía su campo de acción ilustrándose con revistas inglesas y norteamericanas. Solamente Carlos Marincovich declaró leer libros. Todos se quejan de la falta

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

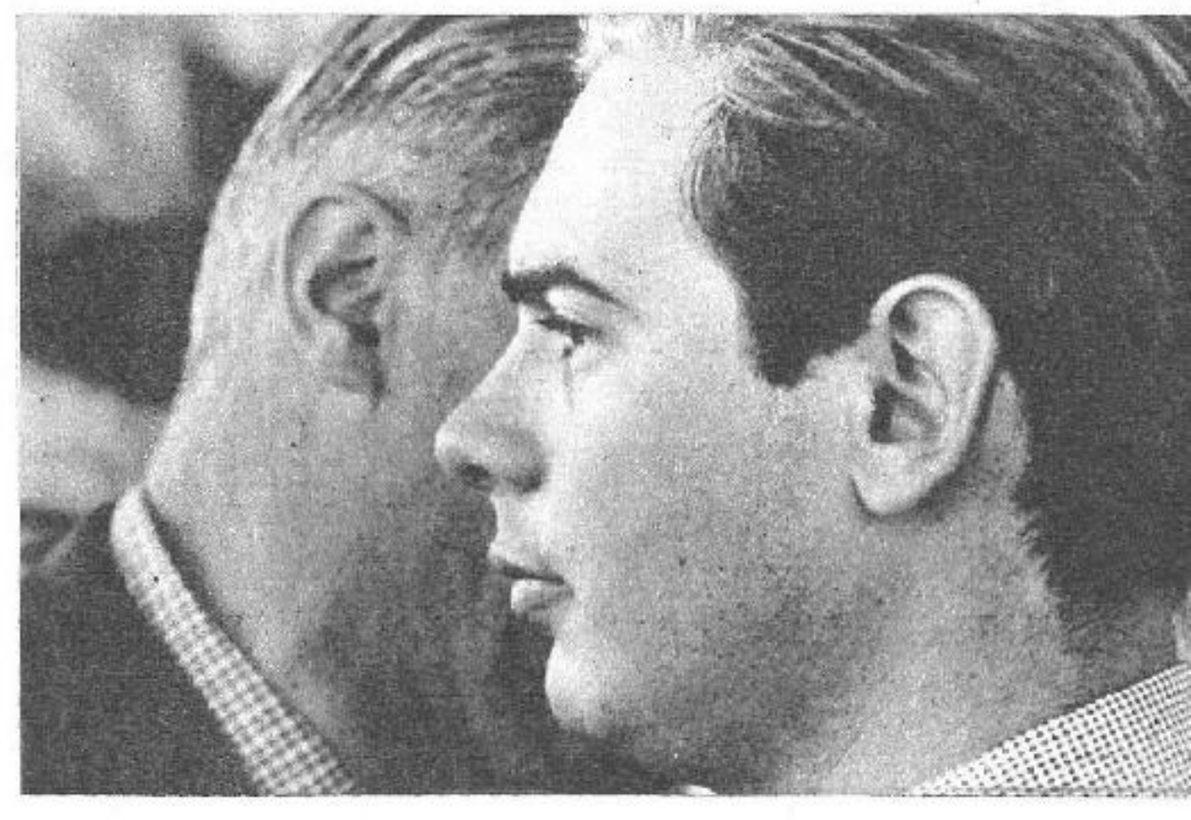


■ **EMILIOZZI**
(50 años)

1) La carrocería no porque se derivaría en automóviles Sport. El chasis y la suspensión sí.
2) Decididamente no.
3) La ruta. En la pista no corrí todavía.
4) Ford.
5) En TC no. En categorías sí.
6) Sí.

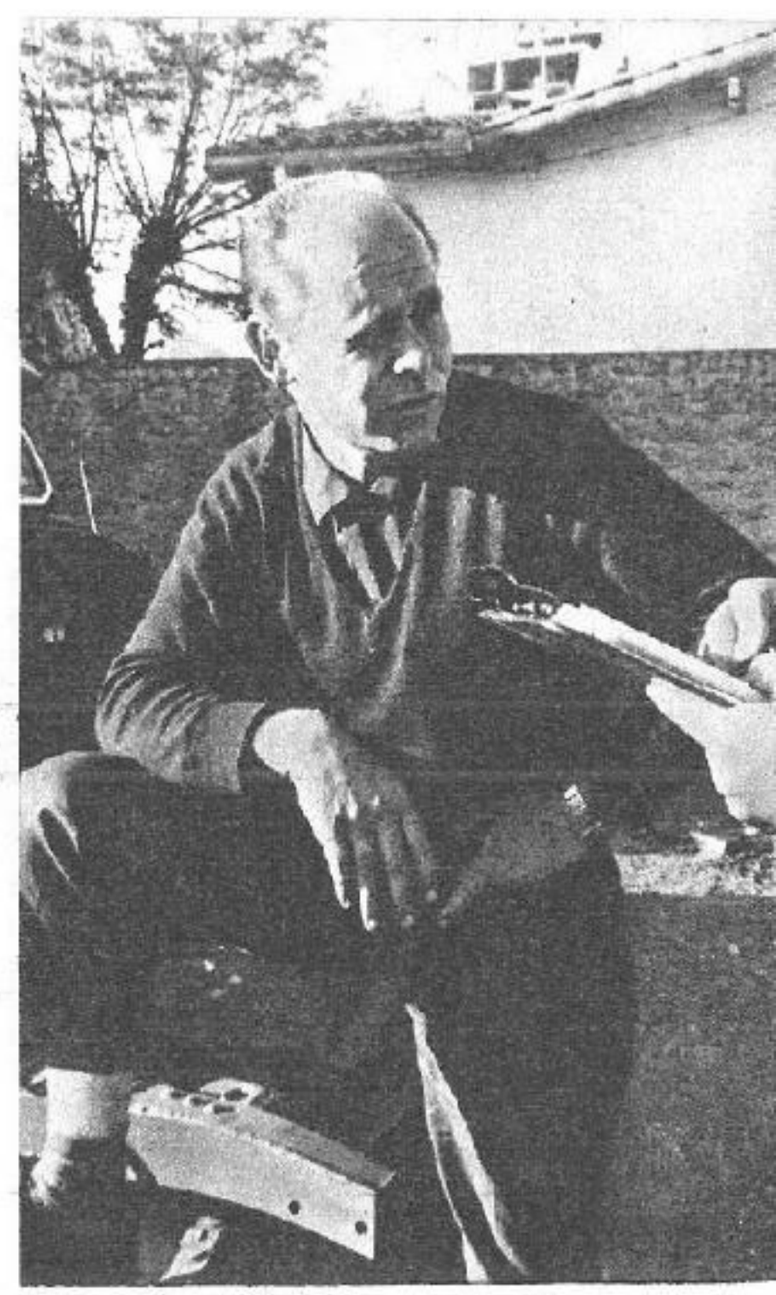
MARINCOVICH ■
(22 años)

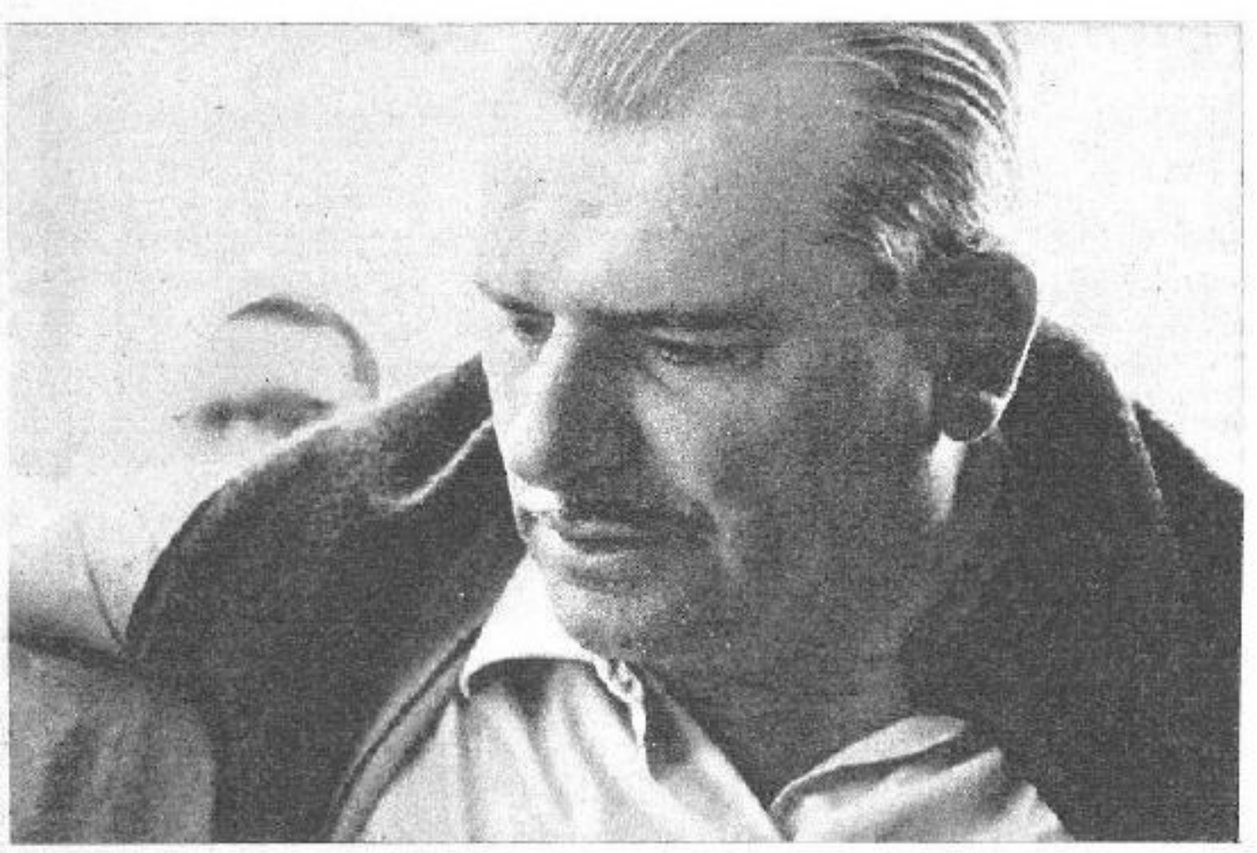
1) Sería lindo, pero hay dificultades económicas
2) Soy partidario de llevarla a tres litros y medio.
3) Las tres cosas.
4) Chevrolet.
5) Tal vez sí.
6) Sí, especialmente en Fórmula Tres. Este año le tengo unas ganas locas a Rafaela.



"BAMSE" (36 años) ■

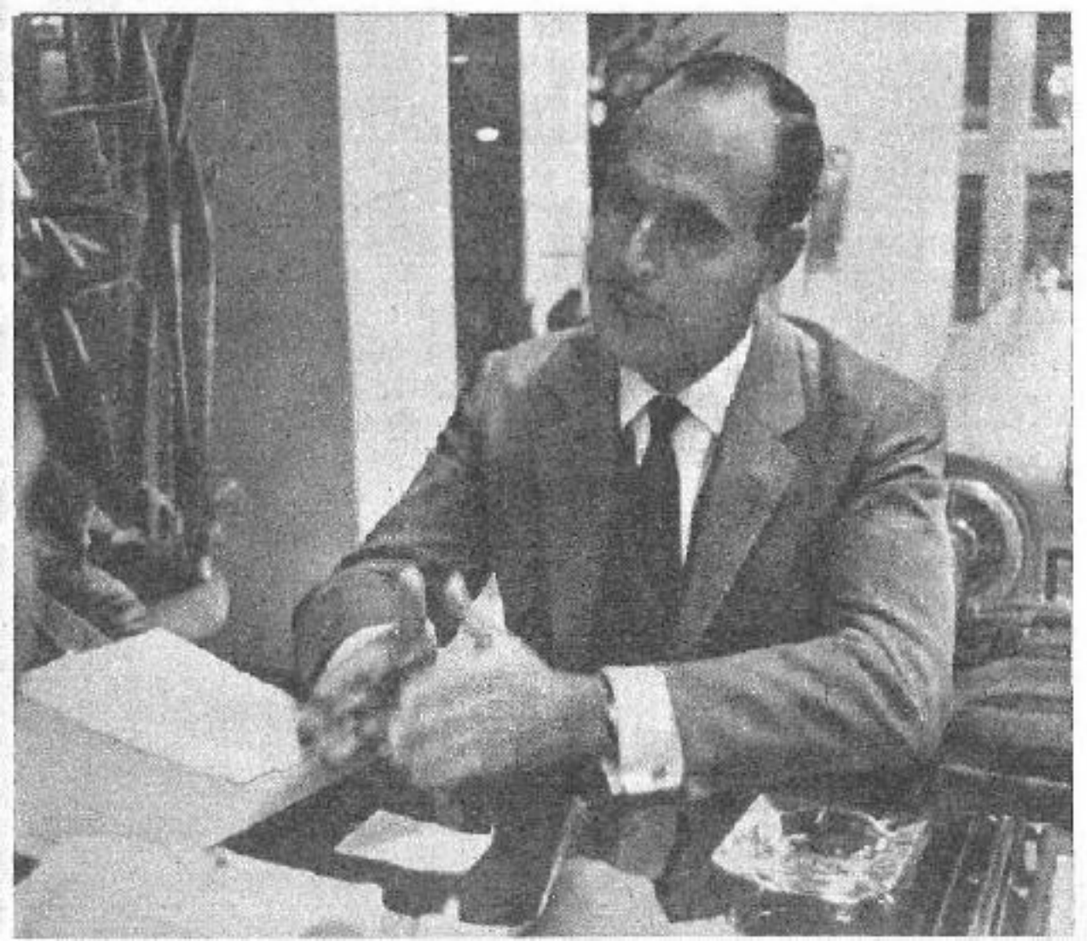
1) Personalmente si fuera todo libre, fenómeno. Pero no puede ser porque hay que tener mucha plata. Yo no tengo plata pero tengo las máquinas para hacerlo. Además, actualmente la fórmula satisface a todos. Creo que la carrocería debería ser de diseño libre.
2) No. En Fórmula Uno corren con tres litros, en Sport con siete litros, los automóviles americanos con siete litros, nosotros corremos con cuatro y no podemos quejarnos. El que quiera correr con tres litros que corra con automóviles de serie.
3) Las dos cosas. Yo me prendo en todas.
4) Ford.
5) No, de ninguna manera. Siempre Ford.
6) El que mucho abarca poco aprieta, pero si pudiera intervendría en cualquier corsa.





■ **SERRA LIMA** (49 años)

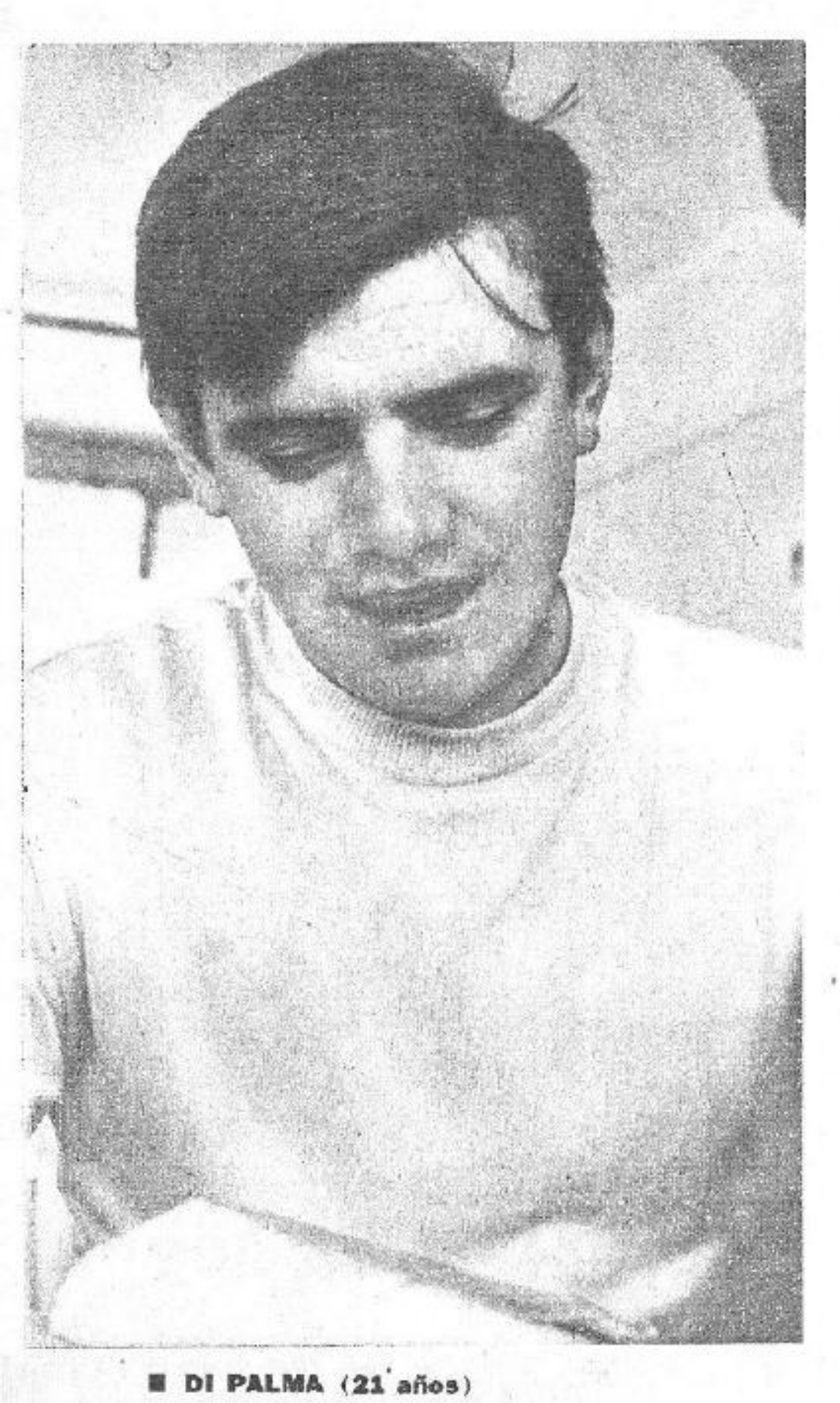
1) Decididamente sí.
2) No, hay muchos motores en preparación.
3) Me encanta la ruta. Tengo una especial predilección por el Turismo Carretera porque involucra capacidad de conducción y preparación; la actividad es más interesante. Ninguna categoría del mundo ofrece lo que el TC.
4) Ford.
5) Nunca.
6) Sí, pero el TC abarca una gran actividad.



de tiempo. El deporte más practicado es el fútbol con tres adictos, incluyendo a Gimeno que jugó en la 1ª de Jorge Newbery de Mendoza. Natación, aviación y pelota a paleta tienen dos y remo, motonáutica, esquí, esquí acuático, ajedrez y caza, uno cada uno. Serra Lima es el que más deportes practica: motonáutica, natación, esquí, esquí acuático, pelota a paleta y automovilismo, siendo el único qe los encuestados que compitió en las cuatro categorías principales: Turismo Carretera, Turismo Mejorado, Mecánica Nacional y Sport. Hugo Armando Gimeno lo hizo en las tres primeras. La marca de automóviles preferida es Ford con nueve adictos, mientras que Chevrolet tiene tres. Gimeno es el más exquisito de la troupe y prefiere el Mercedes Benz, mientras que a Loeffel y Villegas le resulta indiferente la marca del automóvil. Di Palma es uno de los "fanas" del Ford y corre con un Chevrolet-Valiant...

Cinco de los encuestados tienen taller mecánico, mientras que tres son concesiona-

→



■ **DI PALMA (21 años)**

1) Solo en parte, tales como el ángulo del parabrisas. El chasis y la suspensión debería ser libre.
2) No, porque hay muchos motores cuatro litros y no podríamos tirarlos. Además tendríamos que comenzar de nuevo y para eso hay que trabajar mucho.
3) Ambas.
4) Ford.
5) Sí.
6) En cualquier cosa que sea competencia.

TIRABASSO (52 años)

1) Sí, pero hay que tener en cuenta la seguridad del piloto. En cuanto al chasis estoy de acuerdo que sea libre, salvo las lógicas restricciones, no vaya a ser que aparezca algún puente De Dion. Suspensión libre.
2) Soy el primero en defenderlo, pero ¿qué hago con el auto de Saigós y con el Falcón F-100 mío? Serían muchos los F-100 que habría que tirar.
3) Prefiero la ruta.
4) Ford.
5) Nunca. Ford para siempre.
6) Me gusta correr en cualquier cosa. Lo más bravo que corrí fue en Midget frente a los norteamericanos y les gané. ■

■ **GALBATO (44 años)**

1) Sí. Estoy completamente de acuerdo.
2) No, habría que tirar muchos motores.
3) Las dos cosas.
4) Ford.
5) No, nunca lo haría.
6) Sí, especialmente el Gran Premio Internacional de Turismo.

rios, dos tienen empresa de transportes; los otros cuatro tienen "boliches" diferentes: venta de accesorios, compra-venta de automóviles, fábrica de balanceadoras electrónicas y piezas para autos de carreras y gomería. Como vemos, todos relacionados con el automóvil. Cuatro coinciden en que el mayor gasto que le depara su actividad automovilística es el auto, mientras que tres están por los hoteles y estadía en los lugares donde hay carrera (por ejemplo Galbato moviliza dos auxilios con tres personas cada uno, lo que sumado al conductor y el acompañante dan ocho personas que consumen en esos días). Otros tres gastan más en gomas. Motor, frenos y repuestos tienen un solo voto, en tanto que Loeffel asegura que gana plata con el automovilismo y el gasto para correr no le preocupa. Una amplia mayoría —once— están de acuerdo en que la propaganda presta una gran colaboración. Muchos de ellos aseguran que de no ser por la propaganda no se podría correr. Sin embargo, Rienzi casi no lleva propaganda simplemente porque nunca se preocupó en ir a buscarla. Siete son quienes opinan que se distribuye poca cantidad de premios en la generalidad de las carreras de TC, mientras que otros cuatro piensan que solamente en algunas dan de acuerdo a los gastos que tienen. Los otros tres están conformes.

TRADICION O TECNICA

"La tradición es una cupé con los guardabarros recortados y eso es lo que le gusta al público", declaró convencido Carmelo Galbato. Sin embargo, muchos no coinciden con esta opinión. La mayoría asegura que la tradición nada tiene que ver con la técnica. La mentalidad de los pilotos es netamente progresista en cuanto al diseño de la carrocería, chasis y suspensiones. En cada uno de los casos doce opinaron por dejar mayor libertad, en tanto que los otros dos prefieren como está ahora.

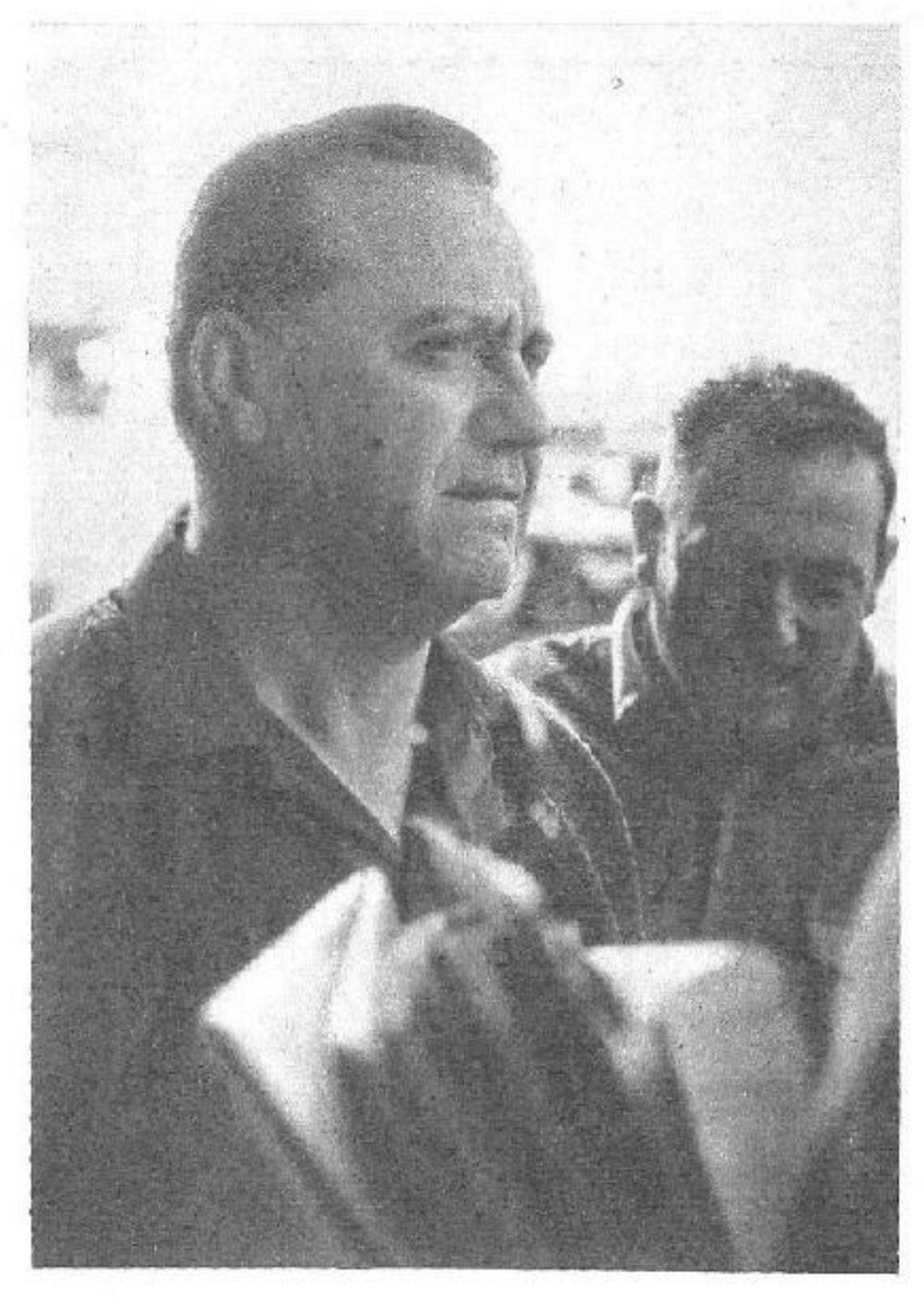
Hasta se llegó a opinar que las altas velocidades actuales TC impedirían que se puedan utilizar carrocerías de gran penetración, pues los automóviles tendrían una velocidad tal que dificultaría la acción de los frenos.

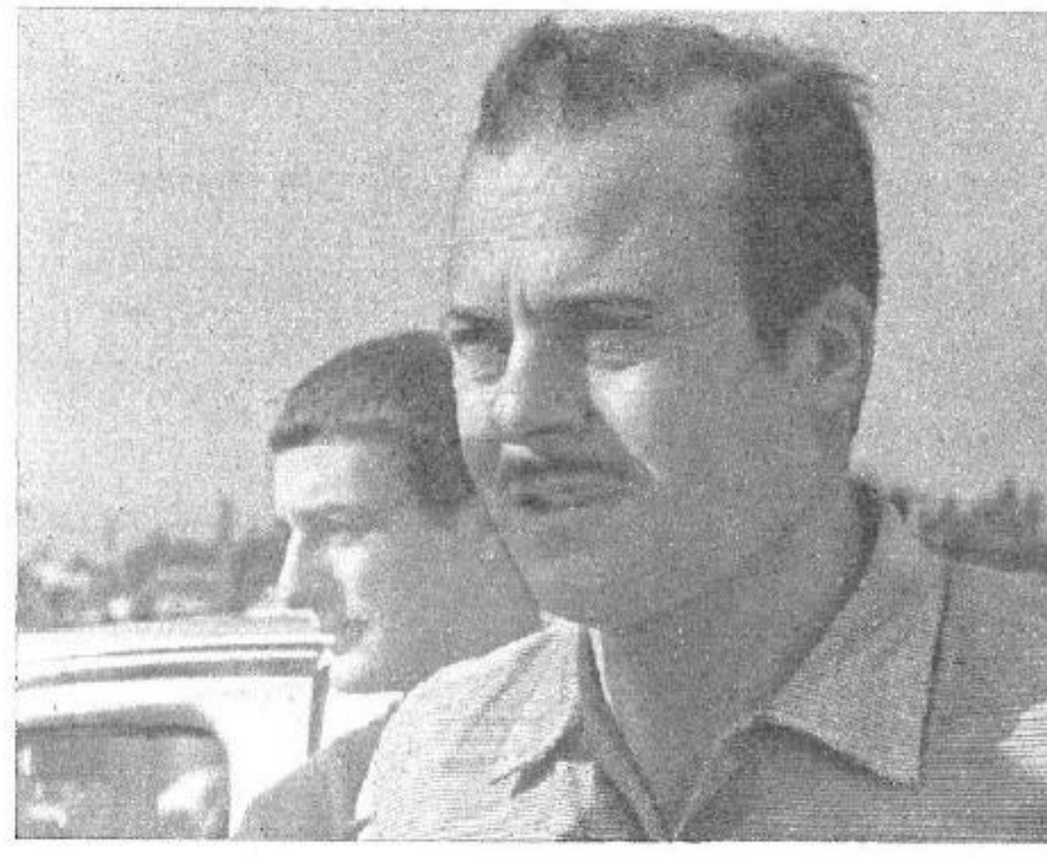
En algunos rincones se habla de reducir la cilindrada. CORSA preguntó si estaban de acuerdo con llevar la cilindrada tope a tres litros, con las siguientes respuestas. Ocho prefieren dejarlo como está, especialmente por la gran cantidad de motores de cuatro litros en uso (estimamos que alrededor de 50 F-100), sobre todo porque la nueva fórmula apenas tiene un año y medio de vida. Cuatro están a favor de los tres litros; Marincovich se inclina por los tres litros y medio, en tanto que a Loeffel no le interesa el problema. Sin embargo, la opinión general está sintetizada en la de Tirabasso: "Yo soy

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RICARDO PEDUZZI (23 años)

1) Estoy conforme con la actual reglamentación, aunque podría dejarse más libertad en el diseño de la carrocería.
2) No, estamos preparando muchos motores nuevos de cuatro litros.
3) Ambas me agradan.
4) Chevrolet.
5) Sí, si fuese necesario.
6) Si pudiera sí. Ahora lo voy a hacer en TM con el equipo IKA.





GIMENO (40 años)

1) Sí, pero con un reglamento explícito.
2) Sería lo ideal. Con esta fórmula los F-100 tienen una ventaja inigualable.
3) La pista.
4) Mercedes Benz.
5) Sí, pero va a ser difícil por la atención que me brinda Chrysler.
6) Sí, especialmente en Rafaela, en MN.

PASCUALI (29 años)

1) Estoy muy conforme con el reglamento actual. Solo modificaría lo referente al ángulo del parabrisas.
2) Sí, estoy de acuerdo.
3) Prefiero las pistas.
4) Chevrolet.
5) Si es necesario sí.
6) No. Me gusta el TC porque es nuestro.

VILLEGAS (40 años)

1) Sí, creo que deben evolucionar las líneas de los TC.
2) Sí. Se ha ido muy arriba.
3) Las dos cosas, pero más que todo la montaña.
4) No tengo preferencias.
5) Siempre correría con la que crea mejor o la que esté de acuerdo con mis posibilidades monetarias.
6) Sí, me interesaría.

MARIO TARDUCCI (44 años)

1) Decididamente sí.
2) Estoy totalmente de acuerdo con esa posición.
3) Me gusta más la ruta. El Turismo Carretera debe andar por todos los caminos
4) Ponga Chevrolet, pero yo soy hincha del Ford.
5) Sí, siempre que fuese necesario.
6) No, el TC siempre me gustó más.

RIENZI (41 años)

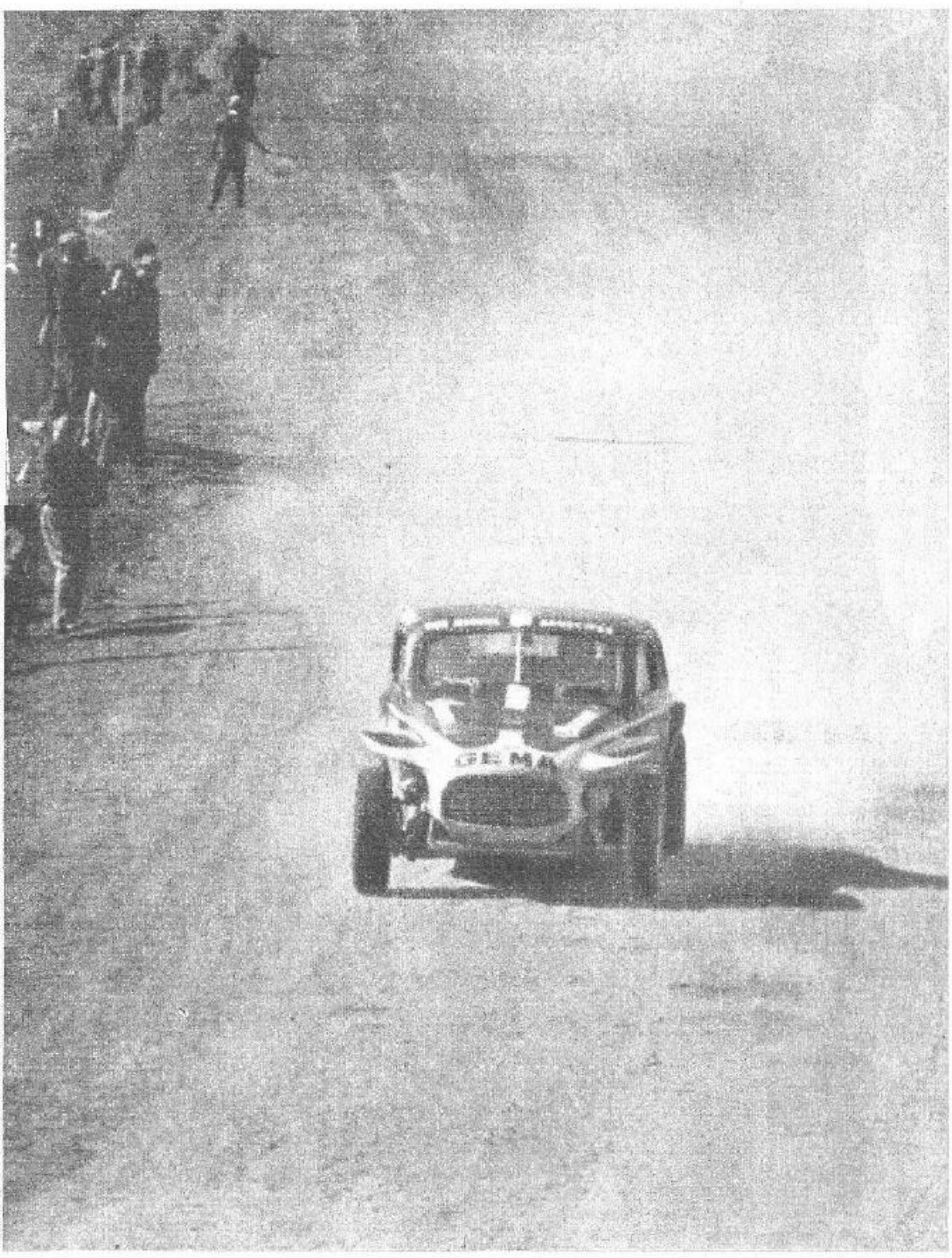
1) No, eso traería la caducidad de la categoría. Yo prefiero introducir modificaciones sustanciales periódicamente. Es decir, mejoraríamos por evolución y no por revolución. Además, no perjudicaría a quienes no disponen de dinero. Estoy conforme con lo que establece el reglamento en cuanto lo que se refiera al chasis y y la suspensión.
2) No, porque no hay una razón fundamental.
3) Las dos cosas.
4) Ford.
5) No.
6) Sí. Este año voy a correr el Gran Premio Internacional de Turismo con un Falcon. La categoría Turismo está más linda con las mayores libertades que permite el reglamento que está en vigencia a partir de este año.

partidario del tope de cilindrada en 3000 cm³, pero ¿qué hago con el Ford de Saigós y mi Falcon-F-100?"

De implantarse el tope en tres litros tendríamos a las cuatro fábricas que producen motores de ese tipo en franca competencia: IKA, Chrysler y Chevrolet. Sin embargo lo más sensato parece ser inclinarse por la de tres litros y medio. Con ello posiblemente no se vería eliminado el F-100 y el Falcon tendría más posibilidades. Por el lado de Chevrolet, IKA y Chrysler sería conveniente porque estos dos últimos eliminarían el problema de la carrera larga (no olvidarse que el Tornado que impulsa a la Estanciera es un supercuadrado de 2960 cm³).

El TC sigue su ritmo ascendente y CORSA le seguirá brindando su apoyo. La nota que incluimos en estas páginas es la primer etapa de la larga encuesta realizada y en las próximas semanas continuaremos entregando las restantes opiniones.

MALNATTI CORRIO DE ATRAS Y



Aunque no ganó, indudablemente el mejor de todos fue Emiliozzi. Se mantuvo primero hasta abandonar, y estableció el record de vuelta (Parabrisas CORSA) a un promedio de 188,918 km/h.

César Malnatti avanza por la tierra en la última vuelta de la competencia, dosificando la velocidad para no poner en peligro su triunfo ya seguro.

por CARLOS MARCELO THIERY *fotos de OSVALDO DUBINI*

Emiliozzi, cuando tenía la carrera en el bolsillo, abandonó sorpresivamente. No obstante, se adjudicó el record de vuelta "Parabrisas CORSA". Segundo llegó Polinori y tercero Raúl Rodriguez.

La Vuelta de Santa Fe siempre agrega un detalle particular a la historia rica del TC. Sus primeras ediciones que se corrían en dos etapas y cruzaban media provincia, funcionan aún hoy como cimiento de su personalidad. Luego —cuando el Club Jorge Newbery de Venado Tuerto se adaptó al criterio de la vuelta moderna con circuito corto de varias pasadas frente al control— tampoco les faltó a los santafecinos algún condimento para que se hable de sus carreras durante un año. Sin necesidad de examinar almanaques muy viejos, recordemos que en mayo de 1963, Santiago Luján Saigós ganó navegando en mares de barro, o que el año pasado Ciani y Emiliozzi llegaron al control en la misma línea, después de sacarse chispas durante cinco kilómetros y sin conseguir despegarse ni un centímetro.

Esta vez recordamos a la Vuelta de Santa Fe por los abandonos. De salida y alrededor de Firmat, que está a 54 kilómetros de la largada, se quedaron Menditeguy, Di Palma y Bordeu, quien reapareció usando el Chevrolet de siete bancadas. Hasta cierto punto esos abandonos pueden considerarse lógicos si se los analiza como precio a la velocidad, porque el planteo inicial de la carrera fue completamente drástico. En efecto, Emiliozzi iba a salir al frente por costumbre y por necesidad, puesto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GANO

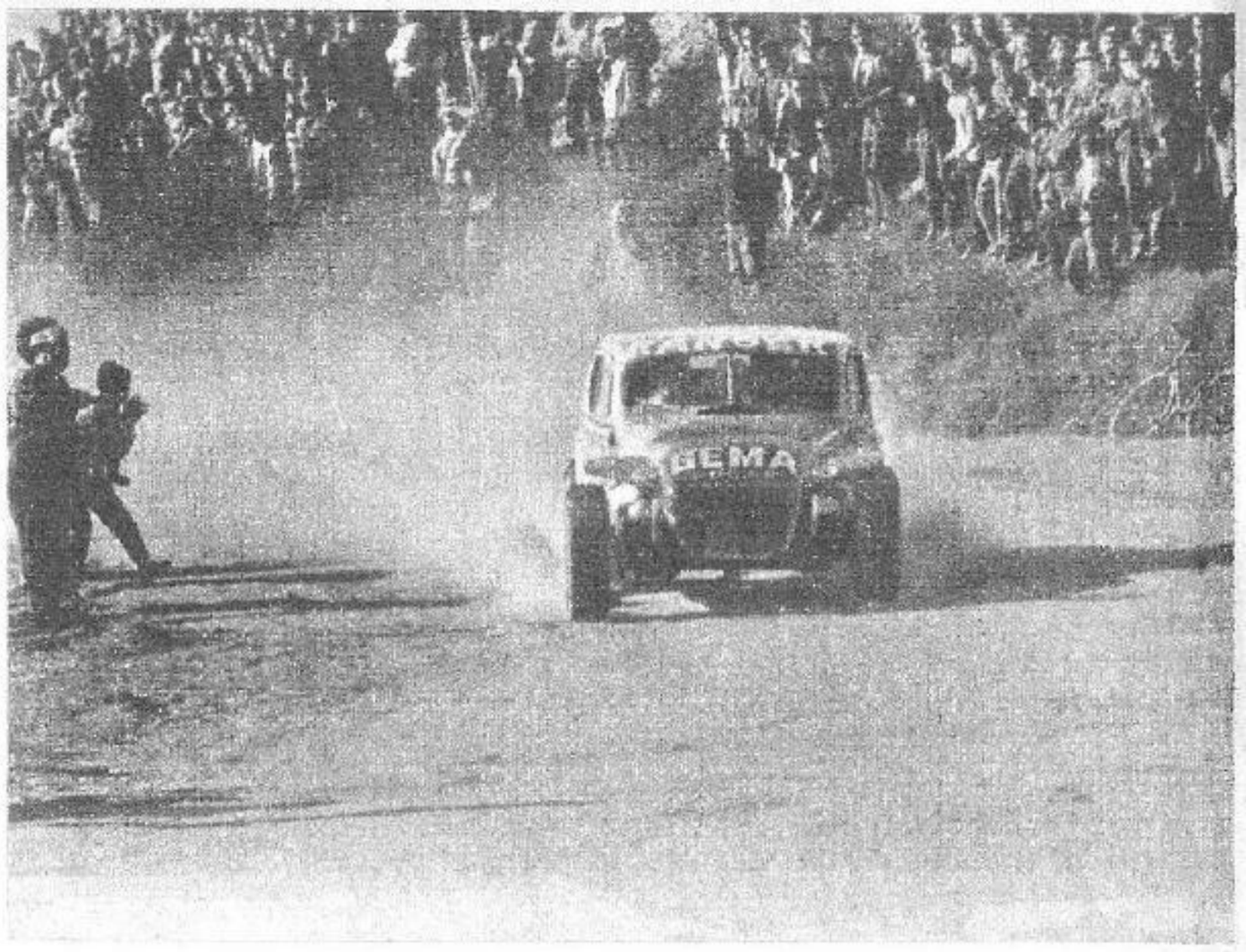
Marcos Ciani, crédito de Venado Tuerto y ganador en cinco oportunidades de la Vuelta de Santa Fe demostró, una vez más, su gran empuje en tramos de tierra.

que largando el Chevy con el número 16, tenía que capitalizar las ventajas que otorga la punta en el camino, para alejarse de su más temible competidor, quien debía pasar catorce autos antes de alcanzarlo. Los hombres de Olavarría confiaban en que Marincovich no los atrapase antes de bajar a la tierra en Melincué y el quinto puesto del Chevy al cabo de la primera vuelta, nos demuestra que habían calculado con algún pesimismo, puesto que en esa parte del recorrido en la que el Chevrolet les hubiese descontado dos minutos y medio en 80 kilómetros.

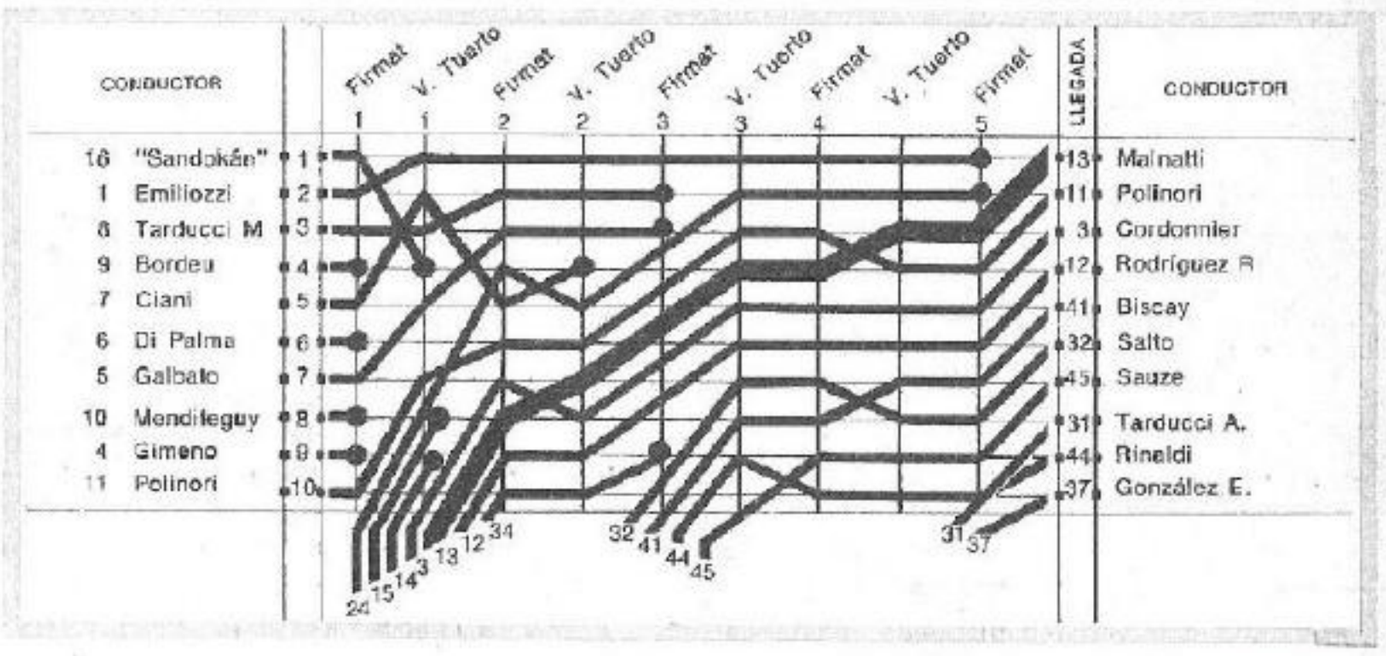
Lo cierto es que se arrancó muy fuerte y los primeros abandonos dieron la mejor pauta de la velocidad. El sábado se habían calculado 220 kilómetros por hora de promedio hasta Firmat, y en esa primera pasada veloz resultaron 216 por influencia del viento cruzado que tomaba casi a 45 grados de frente la marcha de los automóviles. Ahora veamos cómo trabajó esa dirección del viento en el desarrollo de la carrera: soplando decididamente del norte, empujaba a los competidores en el tramo pavimentado que une Firmat con Melincué, convirtiendo ese trecho de aproximadamente 20 kilómetros en la zona de los abandonos más calificados. Allí se quedaron Galbato, Menditeguy, Emiliozzi, Tarducci, Calamante, Gimeno, Ciani y Marincovich, demostrándonos que actualmente el viento de cola coloca a los motores en regímenes críticos muy peligrosos. Galbato había conseguido suficiente robustez en la

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

1°	Emiliozzi, Dante	24	13°	Marincovich, Carlos	5
2°	Casá, Eduardo	21	14°	Loeffel, Carlos W.	4
3°	Malnatti César H.	18	15°	Gimeno, Hugo A.	3,5
4°	Galbato, Carmelo	15	16°	Rodríguez, Erverto	3
5°	Menditeguy, Carlos A.	13	17°	Perrota, Joaquín	2
6°	Di Palma, Luis R.	12,5	18°	Ciani, Marcos	1
7°	de Atzaga, Rodolfo	12	18°	Cordonnier, Oscar	1
8°	Tarducci, Mario	10	18°	Dana, Humberto	1
9°	Cupeiro, Jorge	9	18°	Galluzzo, Vicente	1
10°	Polinori, Norberto	7	18°	Salto, Carlos Luis	1
11°	Peduzzi, Ricardo	6	18°	Sanmartino, Héctor	1
12°	Rodríguez, Raúl O.	6	18°	Urruti, Federico	1



DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA



XVIII VUELTA DE SANTA FE

C. A. Jorge Newbery - Venado Tuerto - 15/V/66

CLASIFICACION

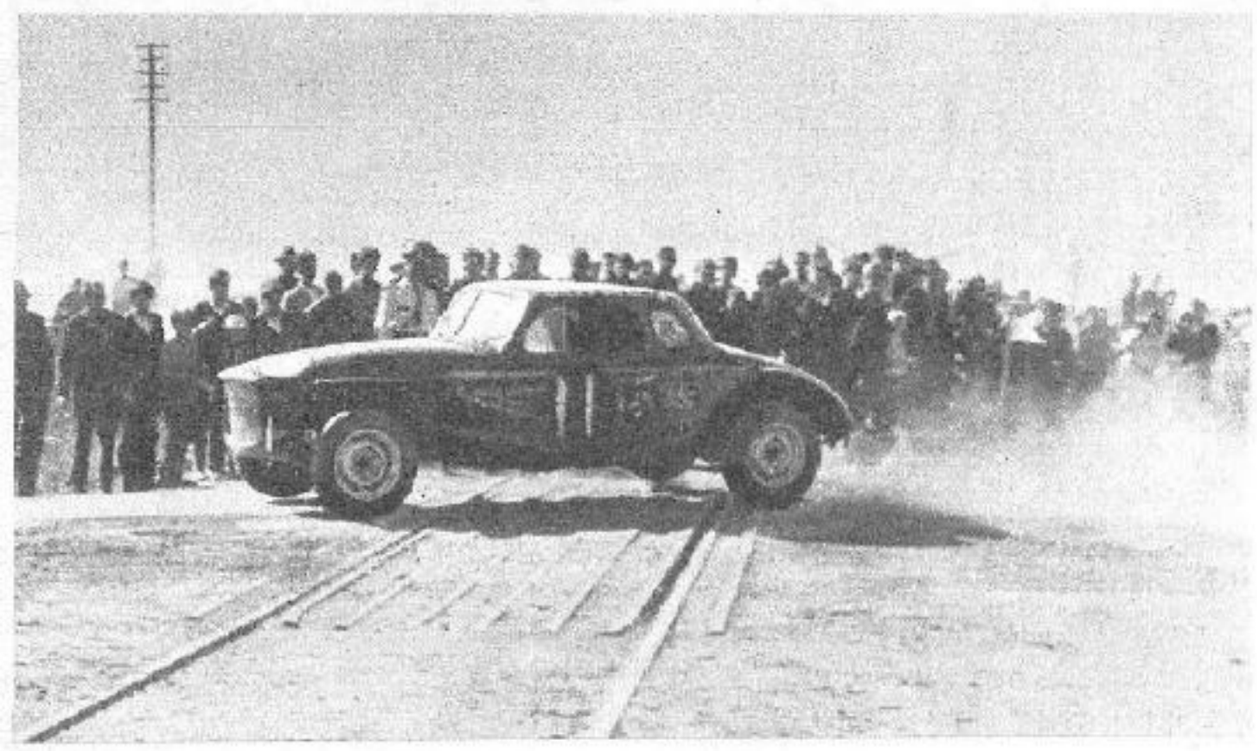
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	13	Malnatti, César Horacio	Chevrolet Apache	3h 40m 32s 2	5
2º	11	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h 46m 00s 4	5
3º	12	Rodríguez, Raúl Oscar	Chevrolet Apache	3h 47m 03s 2	5
4º	3	Cordonnier, Oscar	Chevrolet Apache	3h 47m 38s 8	5
5º	41	Biscay, Manuel	Chevrolet Apache	3h 58m 41s 6	5
6º	32	Salto, Carlos Luis	Ford 59 AB	4h 00m 40s	5
7º	45	Sauze, Ricardo	Ford F-100	4h 09m 21s 2	5
8º	31	Tarducci, Angel	Chevrolet Apache	4h 11m 28s 2	5
9º	44	Rinaldi, Adriano	Ford Falcon	4h 14m 55s 8	5
10º	37	González, Eloy	Chevrolet Apache	4h 23m 32s 6	5
11º	23	Villegas, Antonio Adrián	Ford 59 AB	4h 28m 24s 2	5
12º	1	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	2h 47m 40s 2	4
13º	24	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	2h 53m 11s 6	4
14º	33	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	2h 36m 48s 2	4
15º	48	Jatip, Américo	Chevrolet Apache	3h 38m 01s 2	4
16º	50	Guerrero, Oscar	Ford 59 AB	3h 51m 57s 4	4
17º	39	Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	3h 55m 03s 6	4

PROMEDIO DEL GANADOR: 175,481 km/h.

RECORD DE VUELTA: Dante Emiliozzi, en la primera: 40m 58s 2, a un promedio de 188,918 km/h.

NO LARGARON: 2, Eduardo Casá; 19, Vicente Galluzo; 20, Plinio A. Rossetto; 25, Juan R. Machado; 26, Raúl Masera; 28, Lorenzo Martínez; 35, Angel Eterovich; 52, "Bamse"; 54, César Sposetti.

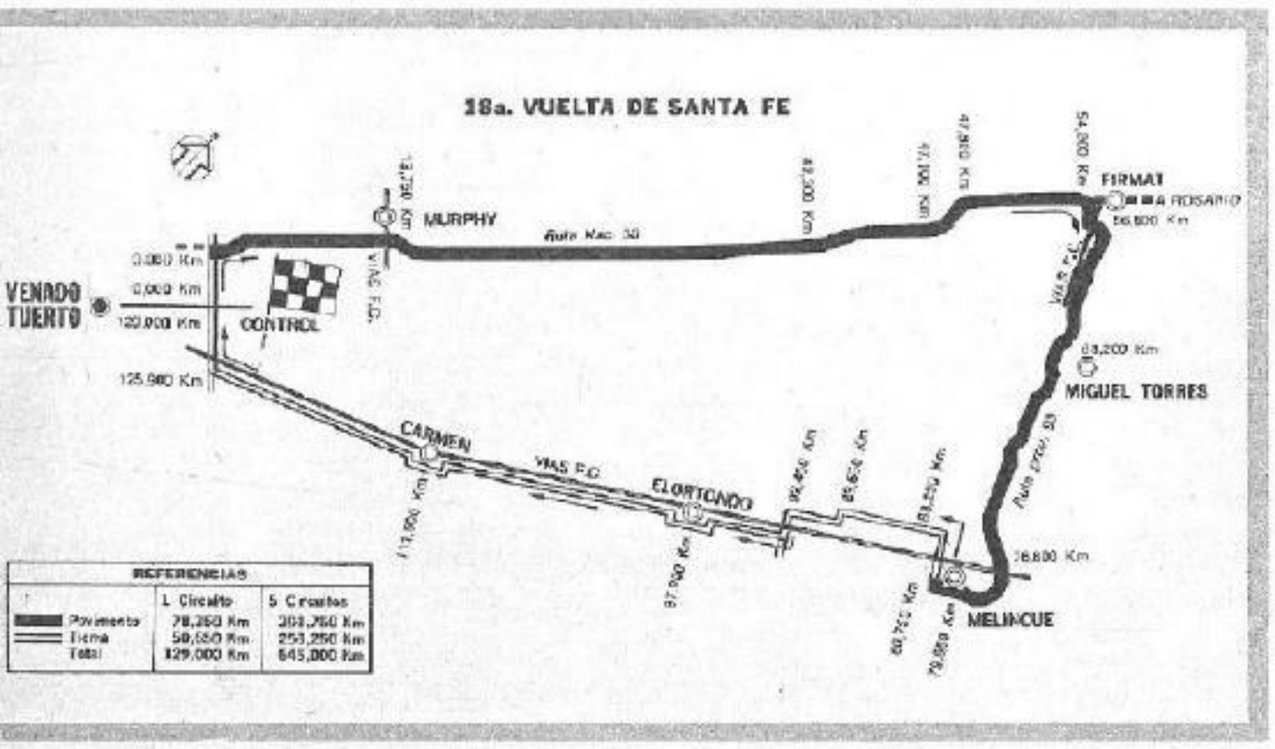
ABANDONARON:: En la primera vuelta: 4, Hugo Gimeno; 6 Luis R. Di Palma; 9, Juan Manuel Bordeu; 10, Carlos A. Menditeguy; 18, Félix A. Luluaga; 21, Nicolás Bonifacio; 27, Cesáreo Castaño; 30, Ricardo De Paoli; 36, Fermín Maseratessi; 40, Ramón Gaitero; 46, Mario Silvani; 47, Luis Ricci. En la segunda vuelta: 14, Héctor Rey; 15, Antonio Bertolotto; 16 "Sandokán"; 22, Daniel Musso; 29, Roberto Petinari; 38, Melquíades A. Bengoechea; 43, Carlos Castagnola; 49, Nelson Brandi; 55, Héctor Figlioli; 56, Ricardo Rivarola. En la tercera vuelta: 5, Carmelo Galbato; 7, Marcos Ciani; 17, Juan Carlos Perkins; 34, Santiago J. González; 42, "Atalaya"; 51, Carlos Auzmendi; 53, Héctor Conti. En la cuartavuelta: 8, Mario Tarducci.



Norberto Polinori cruza un peso a nivel mientras marcha con ritmo firme en el segundo puesto.

Raúl Rodríguez, como Malnatti, corrió de atrás y logró un buen tercer puesto.

No podemos dejar de mencionarlo: Cuando abandonó Emiliozzi, el primero en tomar la punta fue Calamante. Lástima que le duró poco el dulce.



transmisión y esta vez rompió el motor. Gimeno perforó un pistón. Tarducci se quedó sin palanca y sin varillaje de caja en un rebaje apurado. Menditeguy pulverizó su bomba de aceite y Ciani puso knock-out al Valiant.

En la primera vuelta de las cinco, Dante Emiliozzi tenía una escolta lógica, pero no lo suficientemente veloz para ponerlo en peligro: Galbato y Tarducci viajaban a más de 2 minutos de diferencia del Ford de Olavarría. Marcos Ciani, que nunca dejó de ser profeta en Venado Tuerto, llegó a aparecer en el segundo lugar del camino y automáticamente en la clasificación, pero abandonó muy poco después de iniciar la segunda vuelta. También el Chevy había asomado con cierta seguridad y desapareció al subir al pavimento. Todo ese lote era aspirante al primer puesto junto con Casá, quien no largó porque el sábado el auto rompió su bomba de aceite y no fue posible repararlo aquí

El grupo se disolvió de a poco en la ruta funesta donde el viento soplaba de cola. Galbato y Tarducci fueron los que más duraron, y así como habían corrido muy juntos en el camino, abandonaron a muy poca distancia uno del otro. Entonces la diferencia entre Emiliozzi y el segundo —Polinori— se establecía en el orden de los cinco minutos. Para tener un idea exacta de la gran tranquilidad del viajecito que hacían los Emiliozzi, anotemos que en la primera pasada por Firmat le llevaban apenas 61 segundos al decimosengundo, que era Bengoechea.

Durante la tercera vuelta y parte de la cuarta, el interés de la carrera estaba centrado en la lucha que sostenían Polinori, Malnatti y Calamante. Este inauguró en Venado Tuerto su flamante unidad equipada con un Chevrolet Super de siete bancadas y como si le hubieran sido precisos 400 km de marcha para ablandar los metales, en la cuarta vuelta tomó clara ventaja sobre Malnatti y Polinori, aunque sin atacar, naturalmente, la posición de Emiliozzi, que le llevaba 5'26"3/5 en la cuarta pasada por Elortondo.

Después de esto, los aviones revoloteaban sobre el automóvil azul rojo de Olavarría, y cuando nada hacía preverlo, los hermanos Emiliozzi quedaron fuera de carrera. Calamante pasó al frente con el camino abierto a la victoria, con buena luz sobre Malnatti y Polinori. Y por segunda vez en quince minutos la racha de abandonos que caracterizó a esta decimooctava Vuelta de Santa Fe, suprimió sin piedad al automóvil que punteaba la carrera.

Cincuenta kilómetros antes de llegar, Malnatti supo que iba primero y bajó el régimen de su Chevrolet cuatro bancadas. Así colocó el promedio final en 175,481 kilómetros por hora, cuando sólo una vuelta antes, es decir, menos de 130 kilómetros recorridos, Dante Emiliozzi lo había izado a más de 186 kilómetros por hora. A Malnatti le bastó solamente usar con criterio los escasos 215 kilómetros por hora que dispone como velocidad máxima, para ingresar en la lista de ganadores del TC. Se detuvo dos veces para reabastecerse, y en una de ellas el bidón entró tan fuerte que rompió la luneta trasera, pero ese fue el único inconveniente de todo el viaje. Muchos le adjudicaron el triunfo al número 13 que llevaba pintado el Chevrolet ganador, pero CORSA le otorga el mérito mayor al piloto, que cumplió las cinco vueltas sin variantes mayores de un minuto y se jugó en el tramo de tierra para recuperar lo que perdía en el pavimento.

Segundo fue Norberto Polinori, que diluyó las posibilidades de discutir el primer puesto en la última vuelta. Entusiasmado por la contienda que sostenía con Calamante y Malnatti, confundió las vibraciones que producía en su Chevrolet una cubierta desbandada, por una traviesa trepidación en el tren trasero, y en lugar de reponer el neumático con prontitud, siguió durante largo trecho a baja velocidad. Pudo haber ganado.

Tercero resultó Raúl Oscar Rodríguez, a quien reprimió la alta temperatura de su Chevrolet cuatro bancadas y la falta de presión de aceite, que le duró toda la carrera. Cordonnier, con su cuarto puesto, cortó una larga serie de abandonos y retornó a su vieja condición de llegador. Quinto entró Manuel Biscay, que corre en el auto ganador de la Doble Vuelta de Mar del Plata 1965, vale decir el ex Rabbione. Con cuatro bancadas en el motor y sólo tres velocidades en la caja, sólo tuvo que afinar su sensibilidad para pisar el acelerador en la recta maldita para no pasarse de las 5.300/5.400 rev/min. Ahora aparece el primer Ford, en esta batalla ampliamente ganada por el bando contrario: Carlos Salto se clasificó sexto, mostrándonos una vez más que es uno de los hombres que realmente manejan bien en la categoría. Cuando coloque el F-100, los campeones del TC tendrán que considerarlo con más respeto, sin ninguna duda. Hasta la próxima Vuelta de Santa Fe.

RECORD DE VUELTA PARABRISAS CORSA

Parabrisas CORSA instituyó 20.000 pesos al record de vuelta en la XVIII Vuelta de Santa Fe, disputada el domingo último, organizada por el Club Atlético Jorge Newbery de Venado Tuerto. Dante Emiliozzi resultó su ganador al emplear 40m 58s2 para recorrer los 129 km del circuito, a un promedio de 188,918 km/h. El record fue establecido durante el arrollador avance de los campeones argentinos, en la primera vuelta.

Damos a continuación los primeros en cada vuelta:

Primera vuelta: 1° Emiliozzi 40m 58s2; 2° Ciani 41m 31s8; 3° Mario Tarducci 41m43s4; 4° "Sandokán" 41m 43s4; 5° GQalbato 43m.

Segunda vuelta: 1° Emiliozzi 41m 04s4; 2° Gabato 41m 11s2; 3° Mario Tarducci 42m 31s8; 4° Calamante 43m 14s; 5° Malnatti 43m 26s.

Tercera vuelta: 1° Emiliozzi 42m 05s; 2° Calamante 43m 09s 4; 3° Malnatti 43m 11s; 4° Polidori 44m 12s6; 5° Cordonnier 44m 54s8.

Cuarta vuelta: 1° Calamante 41m 37s4; 2° Emiliozzi 43m 32s 6; 3° Malnatti 43m 45s2; 4° Polinori 44m 38s2.

Quinta vuelta: 1° Cordonnier 44m 18s8; 2° Malnatti 45m; 3° Polinori 49m 48s8.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BITITO EL INTREPIDO

por RONALD HANSEN

A Bitito no le gustaría que lo calificáramos como tiempo de historia. Los que navegan contra él también asegurarán que habrá perdido el pelo, pero las mañas quedan (dicho sea en el mejor sentido, desde ya). Sus intervenciones en autos son cada vez más esporádicas. Lástima, claro, pero también llega un momento en el cual hay que pensar en otras cosas.

Ya bastante hizo Roberto Mieres. Nunca fue una figura demagógica; su extracción, su forma de proceder, no era de las que levantan multitudes en vilo. Además, tuvo la mala suerte de andar por el automovilismo Grand Prix en una época de colosos como Fangio, González y Ascari. Y como si eso fuera poco, tenía una forma de ser bohemia, que lo llevó muchas veces a correr con Gordini en la época en que esa ecurie francesa ya estaba en cuarto menguante.

Pero Bitito Mieres tiene hechas cosas muy buenas para el que se acuerda o el que se ha preocupado de estudiar seriamente la historia del automovilismo deportivo.

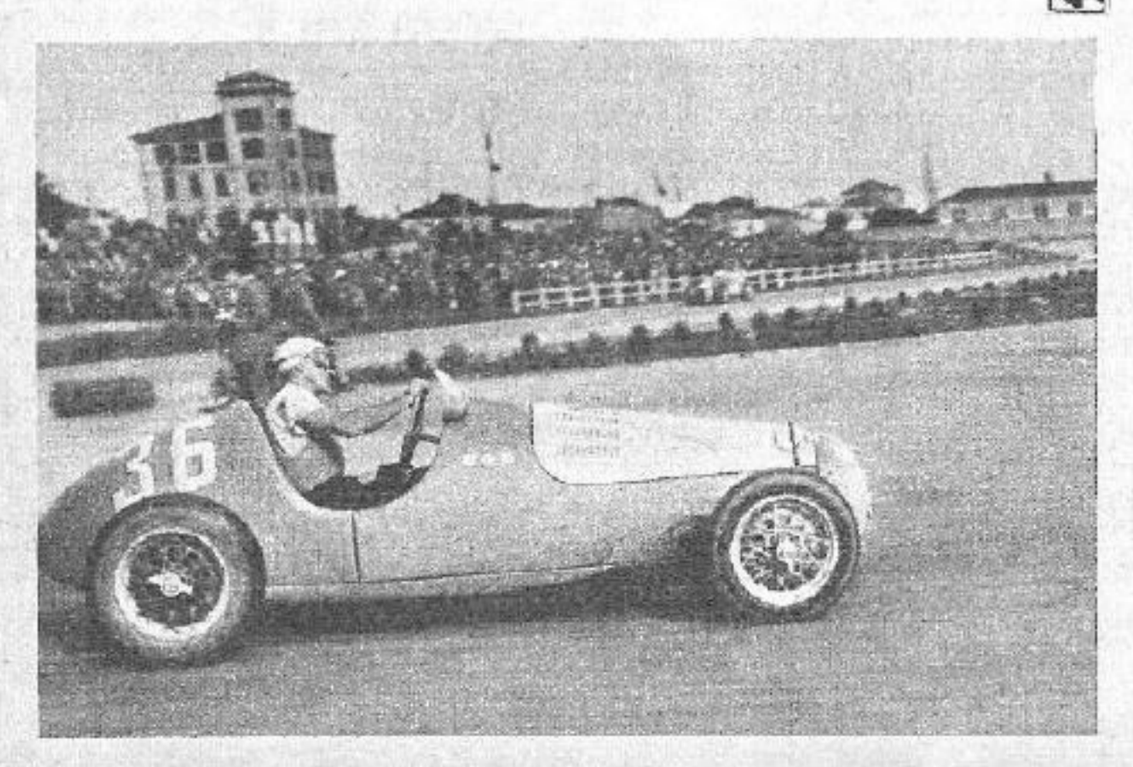
Por ejemplo, en ese infernal Gran Premio de la República Argentina en 1955, cuando el calor era tan intenso que los corredores paraban cada diez vueltas para ducharse, cuando Moss tuvo un ataque de insolación, cuando una Ferrari tuvo que ser retirada porque no había quien la manejara, solamente dos hombres pudieron completar la carrera sin relevo; Juan Manuel Fangio, el ganador, y Roberto Mieres. Mieres, flaco, nunca un toro de salud ni mucho menos, pudo estar esas diabólicas tres horas en el cockpit de su Maserati sin claudicar. Lástima que ese fue el año en que todas las Maserati desfallecían con problemas de bomba de nafta, y la de Bitito no fue una excepción. El coche perdió varios minutos en el box y Mieres llegó quinto.

Tiempo después integró el equipo oficial Maserati y no solamente llegó a ser el Maseratista mejor clasificado en el Campeonato Mundial de ese año. Creo que el mismo año, en Zandvoort para el Gran Premio de los Países Bajos, hizo el récord absoluto de vuelta en carrera, a pesar de pilotear una máquina teóricamente inferior y de estar alineado contra todos los "taitas" de entonces.

Tal vez no hubiera sido nunca Campeón Mundial. Serlo hubiera necesitado una dedicación especial que no condecía con el modo de ser de Bitito, al menos entonces. Ahora no sabemos; está muy en empresario, en concesionario de autos, en hombre que, más o menos, ha sentado cabeza. De todos modos, si no hubiera tenido la contra de los monstruos como Juan Manuel, Pepe y Alberto Ascari, no olvidarnos del volcánico José Farina, hubiera llegado a ser una figura de gran renombre mundial.

Tuvo la ventaja de poder manejar siempre autos más o menos finos. Además tuvo la ventaja de madurar en un ambiente en el cual pudo comprender que para aprender a manejar, hay que andar en autos finos. Por mejor que sea un hombre como piloto, nunca llegará a nada al volante de engendros mecánicos hechos con ojímetro y autógena. El auto debe acompañar al corredor y no luchar contra él. Bitito anduvo con Bugatti, viejos pero muy manejables, Simca (foto), Ferrari, Maserati, etcétera, así que nació, automovilísticamente hablando, dentro de un pescante con butaca y volante con aro de madera.

Hace poco hablamos en PARABRISAS sobre La Belle Epoque. Bitito fue un típico producto de esa Belle Epoque. Que algo positivo dio al automovilismo argentino, incluso todos los que de alguna forma algo tuvimos que ver en ese tiempo, poco a poco y merced a pelearnos casi todos los días, fuimos implantando en la mentalidad de los corredores que un auto de carrera no lo es menos porque doble y frene bien.



DE BUENAS... ...A PRIMERAS!

Competencia del kilómetro lanzado en la laguna de Chascomus - 8/5/66

Clase XT - RECORD ABSOLUTO 87,300 kph.

1º **Jorge Orianó** - (Rueda Amarilla) casco **Comodín** de **Pagliettini - MERCURY 100 HP.**
2º **Aldo Bendramin** - (Sandro) casco **Comodín** de **Pagliettini - MERCURY 100 HP.**
3º **Alfredo Mathesiuss** - (Estrellita IV) casco **Comodín** de **Pagliettini - MERCURY 100 HP.**

Clase JT

1º **Carlos Zucatti** - (Terca) Casco **Bambi "utility"** de **Pagliettini - MERCURY 20 HP.**

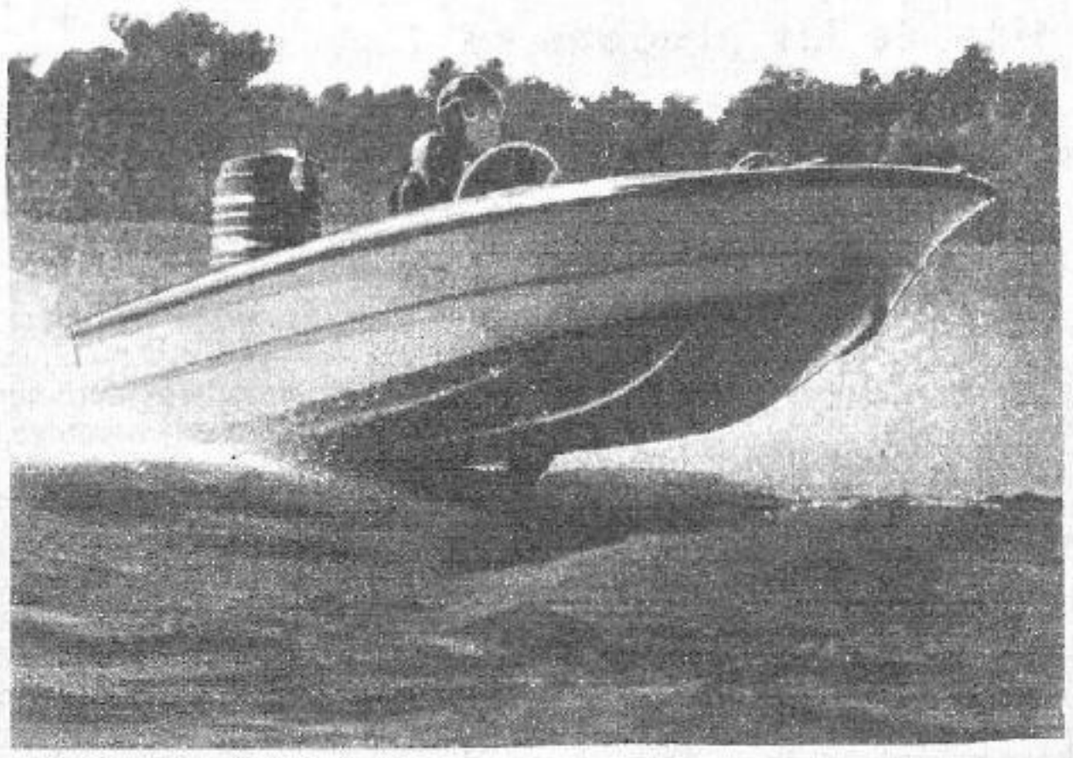
Clase CT

1º **Manuel Schuster** - (Bambi II) casco **Bambi** de **Pagliettini - MERCURY 35 HP.**

La unión hace la fuerza y otra vez hombre, máquina y embarcación coronando la hazaña.
Inteligencia, fortaleza y empuje para la mejor fórmula náutica del momento: **MERCURY - PAGLIETTINI.**

EMBARCACIONES DE PLASTICO REFORZADO "PAGLIETTINI"
UN MODELO PARA CADA ACTIVIDAD
MOTORES "MERCURY" Y MERCRUISER" EN TODAS LAS POTENCIAS.
REPRESENTANTES PARA TODO EL PAIS.
CONSULTE AL AGENTE AUTORIZADO.

ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S.A.I.C.I.A. y F.
Dir. Postal: 11 de Setiembre 931 - San Fernando
Buenos Aires - ARGENTINA



LA HERMOSA TIERRA DE NADIE

Quizá este mismo año se dispute un torneo automovilístico entre Uruguay, Argentina y Brasil. Una de las pruebas se correrá en el famoso circuito de Interlagos. CORSA lo invita a dar una vuelta para conocerlo desde ahora...

San Pablo aprieta a cinco millones de habitantes. San Pablo agrega 300 automóviles por día a su tránsito proceloso que sólo circula a 4 km/h. San Pablo crece y se multiplica en la boca de cada chimenea, y en cada luz que se prende a la noche y en todas las manos que tienen la forma del trabajo.

Por eso, entre tanta gente tan ocupada es muy fácil descubrir las opiniones más disímiles sobre el mismo tema, y cuando uno aterriza allí sencillamente para ver qué pasa con el automovilismo brasileño, encuentra que hay quien lo exalta con sus mejores ruidos y gestos, mientras al lado hay otro que ni siquiera soporta ver la foto de un automóvil de carrera. Todo esto refleja un poco —y de paso explica— lo que sucede en algunas de las grandes avenidas paulistas: por las dos manos, el tránsito va para allá. Pero el tranvía o el trolebús —indistintamente— vienen para acá abriendo la marejada de autos con la misma naturalidad que la proa del "Queen Mary" cortando olitas de un metro y medio.

Lo cierto es que eso de pensar diferente ni está mal ni deja de ser lógico. Si hay algo verdaderamente curioso en toda esa contramano tan hermosa y tan latina es la fuerza del desencuentro. Un funcionario de nuestra hermana QUATRO RODAS, dijo a PARABRISAS CORSA: "Aquí, las personas serias no se dedican al automovilismo". Un par de horas después en el camino viejo que baja desde San Pablo a Santos, había un Alfa dos litros detenido junto a la pintoresca casa de piedra que el Emperador Pedro I hizo construir para su amante, en la cresta de la sierra. El dueño del Alfa era un ejecutivísimo de aproximadamente cuarenta años, que aseguró a CORSA: "Cuando me fatigo de dictar memorandums, revisar balances y ordenar producciones, me subo al auto y vengo a manejar a la montaña". Por otra parte —demás está decirlo— no se perdía carrera, conocía de memoria cien fichas de homologación de la FIA, y podía recitar sin titubeos el recorrido nuestro Gran Premio de TM.

Todo ese desencuentro de opiniones conmueve directamente a cualquiera de las tantas manifestaciones automovilísticas del Brasil, y poco a poco iremos viendo como la parte humana, la técnica y la política (corredores, preparadores, organizadores) no pueden desarrollar sus excelentes aptitudes precisamente porque voluntariamente o no (en general *no*) esas aptitudes están trabadas por la monumental confusión.

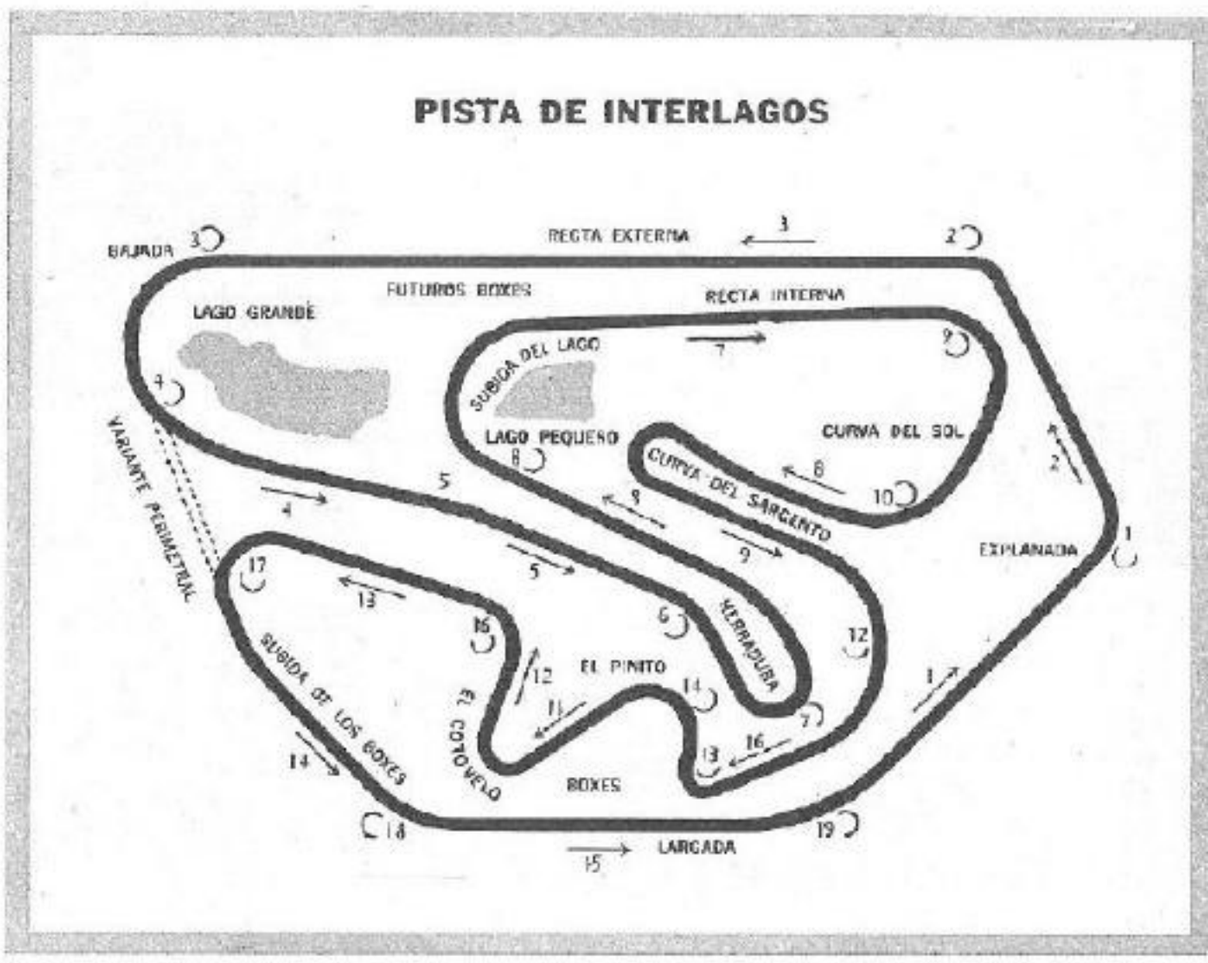
INTERLAGOS

La pista de Interlagos —desde luego— no escapa a las voraces dentelladas del doloroso contrasentido. Interlagos debe ser, sino el mejor, uno de los circuitos más lindos del mundo, y hay dos razones fundamentales que lo aseguran: Su dibujo tentador (que vemos en el plano) y el hecho de que desde los boxes, que es la parte más alta del terreno, puede verse sin dificultad el 80 % del circuito.

El estado actual de las instalaciones pronto llegará a ser desastroso. Los hierros se oxidan, las maderas se pudren y las paredes

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La berlinetta "Willys Interlagos" que manejó CORSA en San Pablo, se acomoda para iniciar el recorrido del circuito. Sobre el fondo, la tormenta de todas las tardes y la torre de control con los primeros boxes.



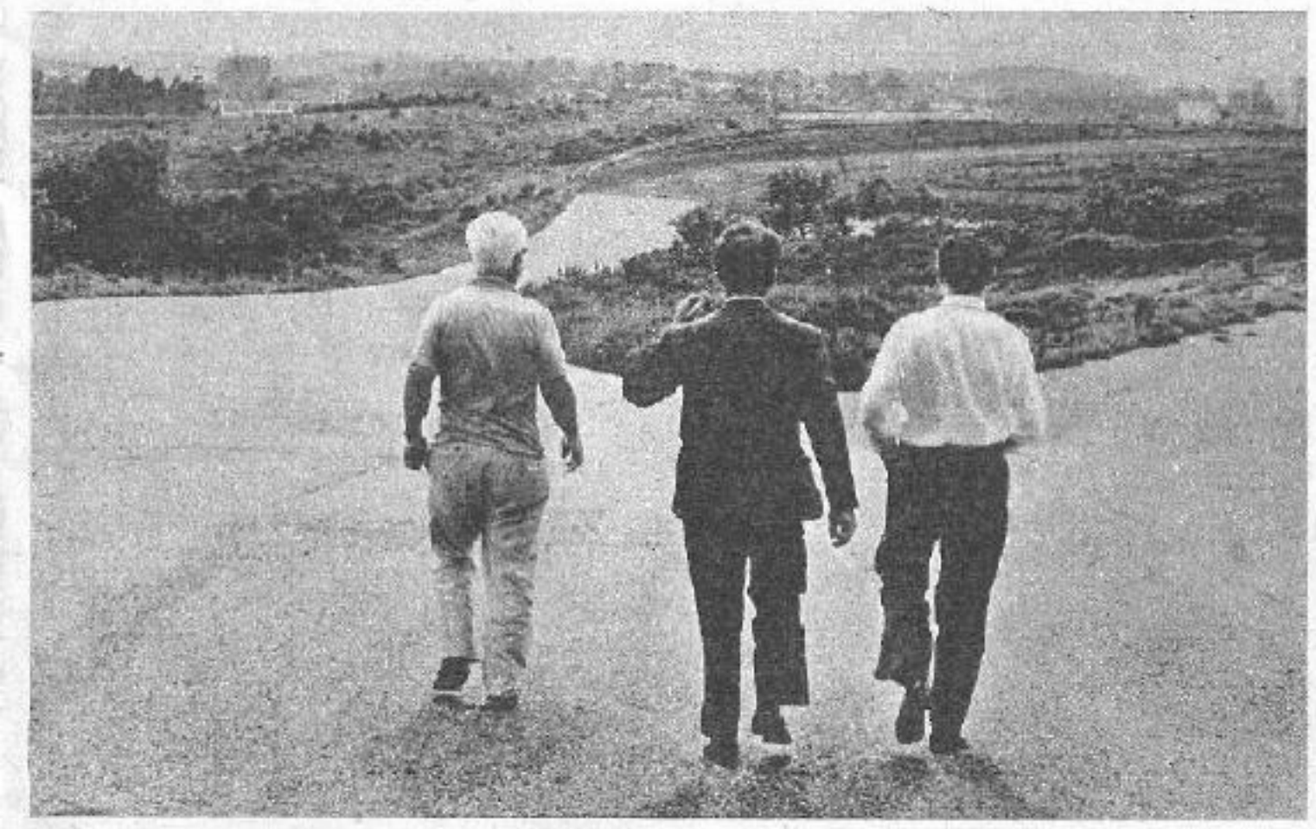
pierden su cáscara sin conmover a ninguna autoridad. En Interlagos –como en Le Mans– hay también un "Puente Dunlop", claro que sin forma de neumático y mucho más modesto. Y el "puente Dunlop" de Interlagos no se cayó todavía porque no le llegó la hora. La pista conserva aún el pavimento original –que ya tiene casi 30 años– en gran parte de su trayecto. Hay pozos, grietas, y horrendos precipicios de 15 centímetros y entretenidísimos parches que más bien parecen cerros. La época de nuestra visita —marzo— tiene en San Pablo una curiosa característica: a la mañana el día es brillante, soleado y luminoso. Automáticamente, a la tarde el cielo se pone negro como una noche y llueve con furia y hay viento de 100 km/h y parece que llega *la fin del mundo.* CORSA aún recuerda claramente cómo volaban las chapas de fibrocemento que cubren los boxes, y parece estar viendo todavía a un mecánico de la Willys —empapado y de mameluco verde— meterse adentro de una Berlinetta para sacarla del lugar donde caían las chapas. El motor no arrancaba y finalmente la movió dándole arranque con la caja en marcha atrás, pero las instalaciones se seguían desintegrando. . .

Uno de los detalles que distinguen a Interlagos es el sentido de marcha. Contrariamente a lo que sucede en la mayoría de los autódromos, los paulistas giran al revés que las agujas del reloj. A ellos les resulta muy natural, y se extrañan cuando nos extrañamos los que estamos acostumbrados a ver pasar los boxes por la derecha del automóvil.

LA TIERRA DE NADIE

Es una verdadera lástima que no conserven al pista de Interlagos en buenas condiciones, cuando en Brasil están directamente prohibidas las competencias en ruta y sobre todo ahora que aparecieron posibilidades bastante sólidas de reverdecer (con TM o Fuerza Libre) aquellos viejos torneos triangulares con los argentinos y los uruguayos. Pero la situación de Interlagos en sí es suficientemente complicada como para que no la entienda nadie. En apariencia perteneció a una firma privada, hasta que en 1954 pasó a manos de la Comisión de Festejos del Cuarto Centenario de San Pablo que lógicamente se disolvió con el tiempo. Después (un municipio, porque el de la ciudad de SP es uno y el del predio donde está la pista, otro) lo recibió en custodia, aunque todavía no se sabe muy bien cuál de las dos comunas es la que dispone del Autódromo.

Lo cierto es que cuando las fábricas de automóviles intentaron formar un higiénico consorcio para arreglar al pista y las instalaciones, construir tribunas e instalar un hotel (la zona es francamente hermosa), al-



Piero Taruffi y su melena blanca en la pista de Interlagos, donde dictó un curso de perfeccionamiento para los pilotos brasileros. Caminan sobre la curva 17 que sube hasta los boxes. Al fondo, la curva 3. Después del peralte, cambia el pavimento y se prolonga en la variante perimetral.

guien lo impidió *oficialmente*, argumentando que "Interlagos no se puede tocar".

Volvamos a los contraluces y a las grandes diferencias: Toda esta crónica triste sobre el gran desencuentro que sufre Interlagos no se parece en absoluto a la hermosa sensación que queda después de gastar gomas durante todo un día en los ocho kilómetros del circuito, que vamos a recorrer una vez más utilizando las referencias del plano.

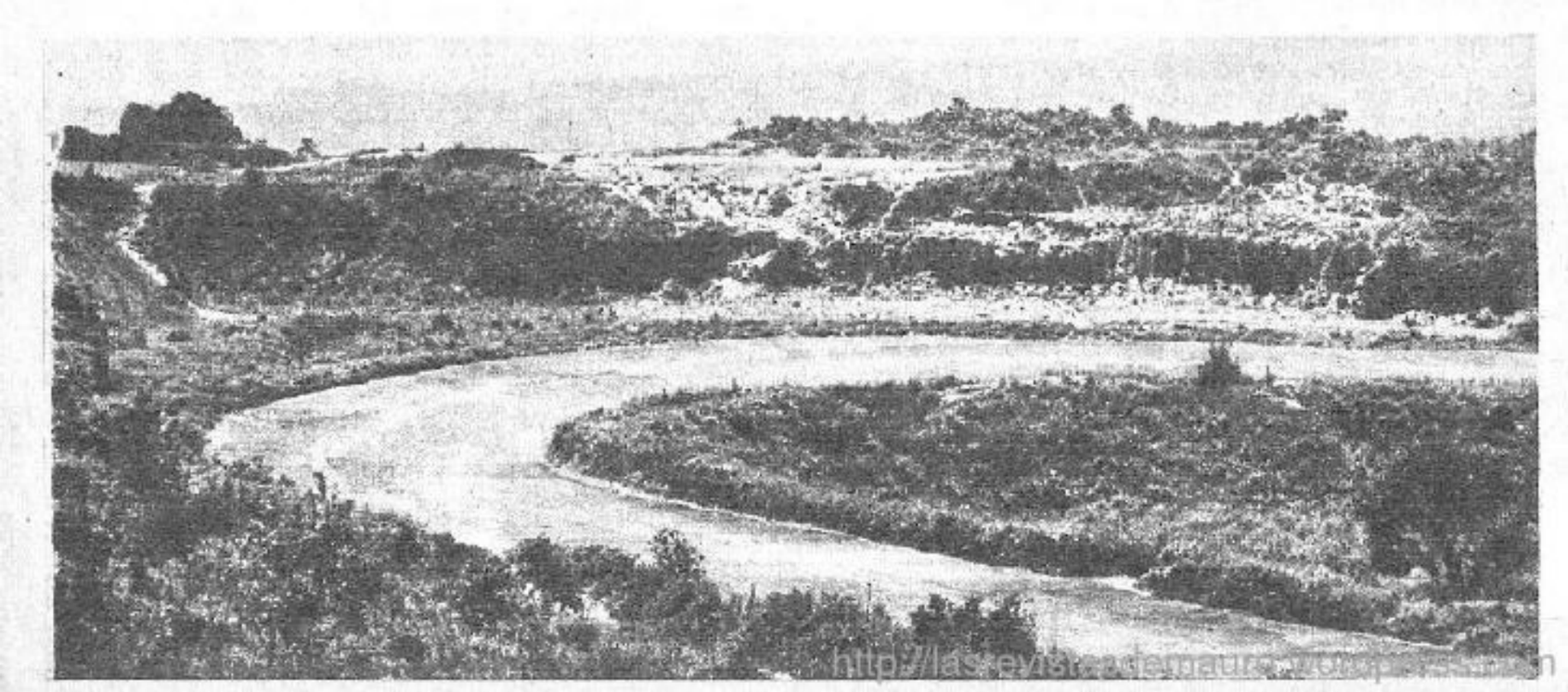
EN MARCHA

Willys Overland do Brasil facilitó a PARABRISAS CORSA dos de sus berlinettas *verde-amarelhas* (las mismas que ganaron el sábado 7 en El Pinar) para la confección de esta nota. Una de ellas tenía motor de 1.000 cm³ y caja de cinco velocidades, pero desgraciadamente saltó uno de los seguros de la caja y duró sólo tres vueltas en manos de nuestros amigos brasileños. La otra unidad estaba equipada con caja de cuatro y el motor Renault de 845 cm³ con derivación 1.093, que así y todo le permitía alcanzar aproximadamente los 180 km/h.

"Agarrate fuerte y no tengas miedo". Bird Clemente invitó a CORSA a hacer algunos trompos controlados en la recta de Interlagos y por cierto que es divertidísimo. Con esta berlinette recorrimos el circuito.

Volaron las chapas de los boxes. Interlagos se desintegra de a poco. Sobre la curva 19, el oxidado "Puente Dunlop".

Esta es la curva del "Cotovelo", la más lenta en el trayecto de 8 kilómetros. Girando en la berlinetta "Willys" hay que recorrerla en segunda velocidad.



PRIMERO EL PUENTE

En Interlagos se larga desde abajo del puente. Enseguida aparece la curva 19 que es muy amplia y se puede tomar a fondo. A fondo se sigue por la recta 2 y la 3, pasando sin soltar el acelerador por las curvas 1 y 2, donde se puede calzar el automóvil en el peralte. La recta 3, que ellos llaman "externa" es la más larga del circuito y el único lugar de la pista donde se pueden controlar con cierta tranquilidad los instrumentos. A su izquierda, en el sentido de marcha, se empezaron a construir alguna vez los nuevos boxes. Hacia el fondo de la *recta larga* se cierra la curva 3, fuertemente peraltada y en decidido descenso, que es sin dudas el viraje más bravo del circuito. Para recorrerlo en *nuestra* berlinetta, hay que rebajar a tercera, frenar drásticamente durante un trecho corto 100 metros antes dedoblar y mandar el auto a unos 140 km/h aproximadamente. El especialista en esta curva es el gentil Bird Clemente, piloto oficial de Willys y posiblemente el corredor brasileño más completo: entra con el auto cruzado, traba la dirección totalmente y sale de costado, patinando con las cuatro ruedas, pero 5 km/h más rápido que cualquier otro.

Bajamos a la curva 4, a fondo y colocando la cuarta. La curva 5, como se aprecia en el plano, prácticamente no existe y recién se vuelve a frenar 50 metros antes del viraje Nº 6, buscando la cuerda exterior para enfrentar con éxito la herradura, marcada en el plano con el Nº 7 y de dibujo similar a la *horquilla* de nuestro Autódromo. Esa curva se cubre en tercera a unos 100-110 km/h, y cuando quedó 100 metros atrás, vuelve a colocarse la cuarta. Por la recta 6 descendemos con cierta fuerza hasta la curva 8, que es bastante amplia pero que necesita la garra de la tercera velocidad para salir, porque siendo ésta la parte más baja del circuito se sale trepando fuerte y la cuarta pierde muchas rev/min. Esta es la "subida del lago", que se prolonga hasta la curva 9, que se llama "Curva del Sol" porque cuando se corre de tarde, el Sol toma plenamente de frente a los pilotos. Todo a fondo. También la curva 10 y por supuesto la recta Nº 8.

LA CURVA DEL SARGENTO

Aquí se baja hasta una herradura –"Curva del Sargento", al parecer porque allí murió un cabo– y hay que enfrentar al frenaje más violento de toda la vuelta. Cortando prolijamente la curva, es decir ampliando todo lo posible el radio de giro, puede doblarse en tercera. Vuelve a colocarse la cuarta y se llega *al mango* a la curva 13 que está ubicada exactamente abajo de los boxes. Aquí, otra vez tercera. La marcha se conserva en la "Curva del Pinito" y se mantiene hasta llegar a la Nº 15, que es la más lenta del trayecto y hay que dibujarla en segunda. Por la recta 13 se llega a viajar a fondo y hay que colocar nuevamente tercera para doblar en el viraje 17. Luego, el 18 a fondo, y nuevamente los boxes.

El lector de CORSA queda presentado con Interlagos. A pesar que Brasil y la Argentina tienen más o menos los mismos problemas y estilos, en lo que a automovilismo respecta, aún somos dos ilustres desconocidos. Los brasileños que nos visitaron descubrieron mucho. Los argentinos que viajamos hasta allí, encontramos demasiado más de lo que nos mostraban las revistas y los diarios. Y ahora que vamos a presenciar un nuevo intercambio de máquinas y pilotos, resulta muy útil que nos vayamos conociendo.

C. M. T.

http://las-revistas-de-mauro.blogspot.com

200 kilómetros: GANARON LOS RODRIGUEZ

Tras una marcha medida, la pareja Rodríguez Canedo y Rodríguez Larreta se adjudicó la dura prueba del Autodromo. La nota picante la brindaron Andrea y Galluzzi en un duelo sin respiros

Andrea (65) y Galluzzi (77) fueron los verdaderos animadores de la prueba. Se dieron duro y sin miedo durante más de doce vueltas, hasta que aflojó el primero y se resintió el segundo.

S bien la carrera de los 200 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires que organizó la AAAS no puede ser considerada una competencia de "endurance" (como le dicen los gringos) tuvo las características más interesantes de este tipo de pruebas: la incógnita de saber si iba a ganar el más veloz, el más reposado pero "conservador" o una combinación de ambos y por otra parte, al ser obligatorio el cambio de piloto, daba lugar a la posibilidad de ver en los resultados finales cómo se balanceaban las aptitudes conductivas de dos hombres en un mismo medio mecánico.

Un domingo de sol, 23 coches y una largada estilo Indianápolis, un coche piloto manejado po rel "presi" de la AAAS, Jack Forrest Greene y la primera emoción de la jornada: la muchachada que se venía palpitando la bajada de bandera detrás del Triumph TR3 aceleró a fondo y la estampida casi deja sin autoridades a la Asociación, porque si el "pacecar" no se hace a un lado desesperadamente, le pasan por encima.

La lucha que a través de las 51 vueltas al circuito Nº 3 del Autodromo del Parque Almirante Brown se había iniciado, estaba circunscripta, en los cálculos, a cinco cohes que el día de la clasificación habían demostrado sus reales posibilidades.

Los 2m 10s. 6 que había hecho Roberto Pedelaborde el día anterior era una cifra que difícilmente se mejoraría y solamente Galluzzi-Mayorga con Fiat-Sergi, Andrea-Guimarey con el 1500 que asombró en Lobos por su velocidad y los dos coches de Fiat-Alvear ("'Larry"-Canedo) y "Don Segundo Sombra"-Alberini) estaban en condiciones de pelear por el triunfo absoluto.

Apenas cubierta una vuelta, Pedelaborde se detuvo en el box por que a su Fiat "corto" (de largo y de multiplica) se le aflojó el tubo de entrada de nafta al carburador. Sus mecánicos solucionaron el inconveniente, pero ya Galluzzi, Andrea, Canedo, Rocco y Alberini se acercaban para cumplir la segunda vuelta. En la tercera vuelta Pedelaborde hizo señas de que quería agua (no para tomar sino para el coche) y en la cuarta paraba con la junta de tapas de cilindros quemada al compás de los saltos de desesperación de la gente de su box.

De todos modos siguió en carrera, pero en el séptimo giro abandonó definitivamente. A todo esto el liderato de la carrera había pasado a manos del "fucile" de Andrea, escoltado por el chiquito Galluzzi, Alberini, Canedo, "Mingo" y Rocco; Roberto Galuzzi que conducía el único y solitario Isard 1204 y que se venía emparentando peligrosamente con los punteros paró en su box con problemas de temperatura y tres cilindros dando potencia a su motor.

La punta fue duramente disputada por Galluzzi y Andrea quienes se alternaron cíclicamente en el primer puesto, pasándose hasta tres veces en un mismo circuito. Andrea un tanto vehemente acosó a Galluzzi (¡está loco, me pasa por cualquier lado!) pero el crédito de Sergi no se quedó corto y en la vuelta 15ª pasó a la punta ya más cortado.

A todo esto el Isard 1204 se detuvo definitivamente por habérsele soltado un balancín y Andrea paraba en la 20 circuito con un resorte de válvula roto (seguiría más tarde para luego abandonar —en manos

→

200 Km

de Guimarey— por falta de presión de aceite).

El Fiat de Alberini pasó a la segunda posición seguido por Canedo, Rocco y sus hermanos, notándose un repunte del veterano Najurieta (Fiat-Maldonado) y de Jobad (Fiat-Viel-Temperley).

El planteamiento central quedó entonces reducido a tres coches, el de Galluzzi y los dos de Alvear.

La ventaja de los coches azules y amarillos consistía, especialmente en el caso de Canedo, en que no debían detenerse a cambiar gomas ni siquiera preocuparse por su consumo, ya que estaban calzados con Firestone Super Sport, neumático de banda de rodamiento más dura que los Cinturato que tenía el Fiat de Galluzzi. El coche de Alberini, largo con la relación de puente 10/41 —Canedo lo hizo con la 9/40— pero Albor Domínguez, jefe del equipo Alvear, no se hizo problemas porque el auto tiraba bien. La lucha recién se había entablado entre los tres "Millecinquecento".

A partir de la vuelta 20, los pilotos comenzaron a detenerse para hacer el cambio de conductor. El primero en hacerlo fue Néstor Gordo y sucesivamente se fueron deteniendo los demás. De los punteros, Canedo fue el que paró primero en los boxes para cederle el volante a Alberto Rodríguez Larreta, luego lo hizo Alberini y más tarde Galluzzi. Al subir Mayorga al coche se le encomendó que cuidara los neumáticos, así no debía detenerse para efectuar cambios de rodado. Los puestos en la vuelta 30 continuaban, igual con Mayorga adelante, pero ahora se ubicaba segundo "Larry" y tercero "Don Segundo Sombra". La diferencia del líder a su perseguidor era de 16 segundos y así se mantuvo hasta que en la vuelta 35 se acortó a 14. Mientras tanto en la categoría BC era primero el Renault de "Los Pingüinos"-"El Suizo", escoltado por Colloca-Mantega (Auto-Union) y Colla-Antelo (Renault 1093).

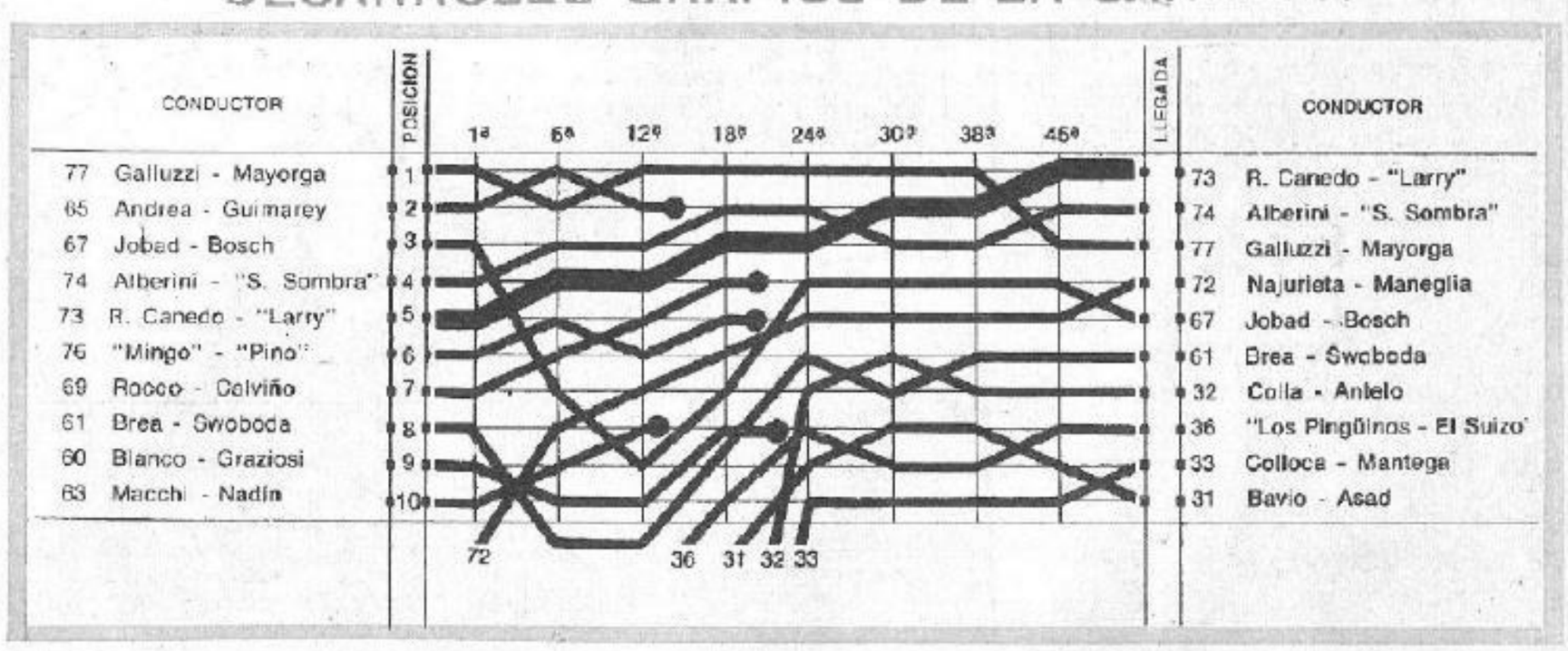
Las posiciones de privilegio no sufrieron modificaciones, aunque se notaba un mayor empuje en los automóviles de Alvear. Así se llegó a la 40ª vuelta con Mayorga al frente con 14 segundos sobre Larry y 44 segundos sobre "Don Segundo Sombra". En ese momento eran once los vehículos que quedaban en carrera y algunos motores ya no sonaban con la salud con que disfrutaban al largar. Pero la sorpresa mayor se reservaba para las vueltas finales, cuando en la 43ª pasó por el control primero "Larry" con Mayorga atrás sufriendo evidentes problemas en las válvulas y con música de un cilindro "en huelga". En la siguiente la diferencia entre "Larry" y el piloto de Sergi era de 28 segundos y en la 45ª se ubicada segundo "Don Segundo" pasando a ser tercero Mayorga, posiciones que se mantendrían hasta el final, salvo por el hecho de que el coche de Mayorga pasó a andar en sólo dos cilindros en lugar de tres.

Así terminaron los 200 kilómetros con un final feliz para unos y amargo para otros, pero con ganadores que no "encontraron" el triunfo, sino que lo elaboraron, merced a un andar parejo y seguro. Mayorga no se llevó el triunfo pero por lo menos se adjudicó el record de vuelta con una décima más que Pedelaborde en la clasificación.

LA RONDA DE LOS CHIQUITOS

Antes de largarse la carrera de los 200 kilómetros, se llevó a cabo una prueba a 15 vueltas al circuito número 5 para automóviles de la categoría "A". Apenas largada la prueba tomó la delantera Carlos Ferrea seguido por Juan Carlos Gallo, ambos con cupé De Carlo. Estas posiciones se mantuvieron hasta la sexta vuelta en que Ferrea agarró un pistón y dejó el puesto de privilegio a Gallo que viajó sin problemas hasta cumplir los 15 giros reglamentarios. Lo escoltaron Osvaldo Chinni con su NSU Sportprinz y "Espartaco" que perdió un puesto cuando solo faltaban cubrir dos vueltas. Esta vez los laureles fueron para Gallo que se reencontró nuevamente con el triunfo. En esta no hubo autazos,

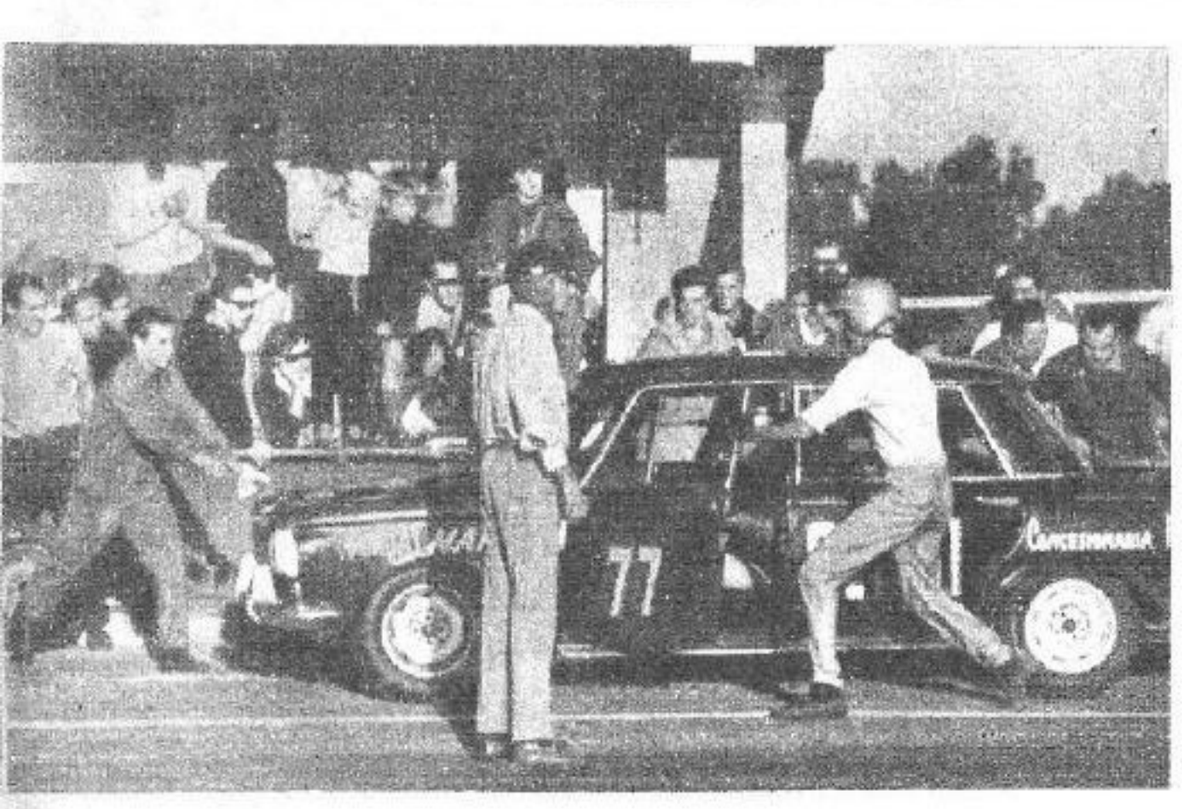
DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Primera curva: Pedelaborde (68), R. Canedo (73) y Andrea (65).

Osvaldo Chinni corrió, como muchos el domingo, con la inscripción de Parabrisas CORSA. Llegó segundo.



200 KILOMETROS DE BUENOS AIRES

Asociación Argentina de Automóviles Sport

Autódromo de Buenos Aires - 15/V/66

CLASIFICACION CATEGORIA A
Circuito No 5 (2.126,31 m.)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	16	Gallo, Juan Carlos	De Carlo	20m 47s 7	15
2º	15	Chinni, Osvaldo	NSU Sport.	20m 59s 5	15
3º	1	"Espartaco"	De Carlo	21m 05s 9	15
4º	2	Alberdi, Alfredo	De Carlo	21m 15s 2	15
5º	9	"Klear"	De Carlo	21m 15s 5	15
6º	8	"Perry Mason"	De Carlo	21m 48s 2	15
7º	5	Fenoglio, Carlos	De Carlo	21m 55s 2	15
8º	12	Fernández Batalozo	De Carlo	22m 12s 6	15
9º	4	Irigaray, Mario	NSU Prinz	20m 49s 4	14
10º	14	Escoloni, Miguel	Isard 400	21m 43s 5	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 92,025 km/h.

RECORD DE VUELTA: Juan Carlos Gallo, en la 9ª: 1m 20s 8, a un promedio de 94,736 km/h.

ABANDONARON: En la primera vuelta: 3, "Brummel"; en la cuarta: 7, Pablo del Federico; en la séptima: 13, Carlos Ferres, y en la décima :6, Alberto Heritier.

CLASIFICACION CATEGORIAS BCDE
Circuito No 3 (3.934.11 m.)

Pos.	Nº	Conductores	Marca	Tiempo	Vueltas	Cat.
1º	73	E. R. Canedo - "Larry"	Fiat 1500 C	1h 53m 57s 7	51	D
2º	74	H. Alberini - "S. Sombra"	Fiat 1500 C	1h 54m 12s 7	51	D
3º	77	M. A. Galluzzi-F. Mayorga	Fiat 1500 C	1h 55m 26s 7	51	D
4º	72	G. Najurieta-H. Maneglia	Fiat 1500 C	1h 56m 06s 4	51	D
5º	67	A. Jobad-A. Bosch	Fiat 1500 C	1h 55m 18s 4	50	D
6º	61	P. Brea-E. Swoboda	Peugeot 404	1h 54m 06s 2	48	E
7º	32	R. Colla-O. Antelo	Renault 1093	1h 54m 39s	47	B
8º	36	"Los Pingüinos-"El Suizo"	Renault 1093	1h 54m 28s 9	45	B
9º	33	D. Colloca-O. Mantega	Auto-Union	1h 52m 21s 2	44	C
10º	31	D. Bavio-A. Asad	Renault 1093	1h 54m 58s 8	44	B

PROMEDIO DEL GANADOR: 105,635 km/h.

RECORD DE VUELTA: Francisco Mayorga, en la 42ª: 2m 10s 7, a un promedio de 108,360 km/h.

ABANDONARON: En la cuarta vuelta: 62, Magdalena-Veliz, y 78, Allegrina-Pires; en la séptima: 68, Pedelaborde-Boyadjian, y 30, Peña-Raponi; en la undécima: 40, Rinaldi-Gainza Paz, y 66, A. Reyes-Galluzzi; en la décimoquinta: 63, Macchi-Nacin; en la décimoctava: 35, Gimeno-Sgró; en la vigésimoquinta: 76, "Mingo"-"Pino", y 60, Blanco-Graziosi, y en la vigésimo sexta: 65, Andrea-Guimarey, y 69, Rocco-Calviño.

Los conductores de los automóviles Nos. 73, 61, 32 y 33 son ganadores de sus respectivas categorías. Las categorías E y C no otorgaron puntos para los correspondientes campeonatos argentinos.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO

Categoría A (hasta 700 cm³)

1º	Scaramella, Rogelio	15,5
2º	Gallo, Juan Carlos	13
3º	Bornancini, Benjamín	12
4º	Ferrea, Carlos	10
5º	"Pécora"	9

Categoría B (701 a 850 cm³)

1º	Copello, Eduardo	21
2º	Ruesch, Carlos	12
3º	García, Juan Pedro	9
3º	Parisi, Emilio	9
5º	Zanini, Enrique	5

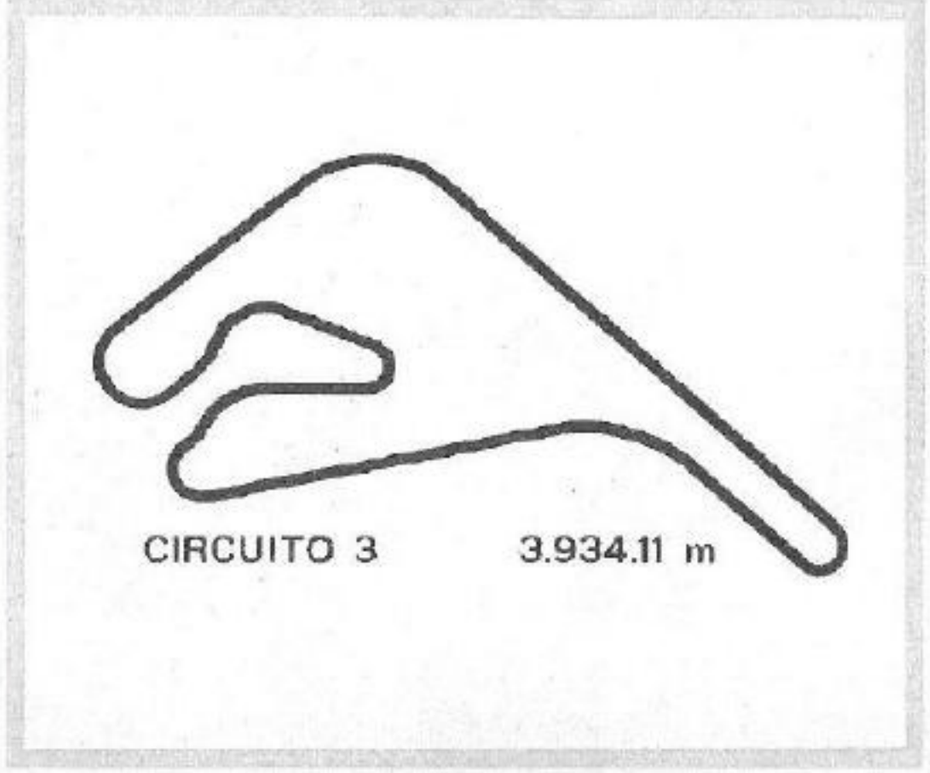
Categoría C (851 a 1150 cm³)

1º	Riva, Tullio	9,5
2º	Gradassi, Héctor Luis	9
3º	Boschi, Edgardo	6
3º	Gastien, Horacio	6
3º	Visintini, Rosmualdo	6

Categoría D (1151 a 1600 cm³)

1º	Reutemann, Carlos A.	21
2º	Estéfano, Nasif	9
2º	Franco, Oscar	9
4º	Pascualini, Carlos	7
5º	Galluzzi, Miguel Angel	6,5

El ganador del record de vuelta Parabrisas CORSA, F. Mayorga, corre a tomar el comando del 77 que le cede Galluzzi.



Dora Bavio. Su primer intento en pista la mostró cautelosa. Tal vez se debe a esa marcha firme y sin riesgos el tercer puesto que logró en su categoría.

insultos ni amenazas; los hechos no pasaron de la guerra fría.

PARA MUESTRA: DOS ANECDOTAS

En la pasada carrera de Lobos, dos simpáticas representantes del sexo débil, Dora Bavio y Norma Ventre) como es de público dominio, es una macana pero se lo utiliza en sentido literario), cumplieron una buena actuación al clasificarse cuartas en la categoría B. Como a las chicas les gustó el tema, quisieron reincidir anotándose en la competencia de la AAAS, pero un detalle reglamentario impidió que Norma Ventre (acompañante en Lobos) pudiera ser de la partida. En consecuencia la gentil Dorita trató de conseguir un co-piloto para la carrera de los 200 kilómetros. Disipada la polvareda que causó el tumulto que produjeron los postulantes, surgió la figura apolínea de Alberto Asad (entre otras cosas miembro de la CDA, campeón de squash y piloto de autos sport en el paleolítico inferior, pero muy bien conservado).

La cosa es que el equipo Bavio-Asad cumplió una muy honrosa actuación pese a que su 1093 no estaba entre los veloces de su categoría (falto de velocidad e inadecuado en "tenida") terminando tercero y último. Según fuentes extraoficiales ya hay dos listas de candidatos: una para ser co-piloto de Dorita en la próxima carrera y otra (exclusiva para chicas) para acompañar a Asad.

Ya que hablamos del equipo Sergi, el gran golpe de escena lo dio Paco Mayorga, cuando faltando siete vueltas para finalizar la carrera que venía ganando, junto con su "teammate" Galluzzi, se detuvo imprevistamente en su box. La gente de Poggi —jefe de equipo de Sergi— interpretó que Mayorga se detenía para cambiar gomas, razón por la cual abrieron la tapa del baúl del Fiat y sacaron la rueda de auxilio. Como la causa era otra mucho más grave (problemas en tren de válvulas), Paco rápidamente les dio la mala nueva y arrancó antes que los mecánicos pudieran volverle a colocar la rueda en el baúl y mucho menos cerrarle la tapa. Síntesis, el coche se fue sin rueda de auxilio, con la tapa bailando el "surf" y el motor gimiendo en tres cilindros.

RECORD DE VUELTA PARABRISAS CORSA

Parabrisas CORSA instituyó el domingo último un premio al record de vuelta absoluto en carrera, consistente en 20.000 pesos.

Resultó ganador Francisco Mayorga, quien empleó 2h 10s 7 en la 42ª vuelta, a un promedio de 108,360 kilómetros por hora.

El premio fue entregado al ganador momentos después de haber terminado la prueba.

Segunda vuelta, en el mixto: Andreo (65), Galluzzi (77) y R. Canedo (73).

El ganador de la categoría chica, "Gallo", se adelanta en la recta al 4 de Irigaray.

Km. LANZADO Y MAREJADA

El 7 y 8 de mayo pasados, la Federación Motonáutica Argentina hizo disputar en la cancha de la laguna de Chascomús, la reunión anual del kilómetro lanzado, en la cual se tratan de fijar y/o batir las marcas de velocidad para lanchas de todas las categorías reconocidas por la institución.

Los vientos del Este y del Oeste que cruzaron la laguna el sábado no permitieron, por la marejada que levantaron, la obtención de buenos registros, pero el domingo las cosas cambiaron y pudieron hacerse buenas pasadas que posibilitaron el mejoramiento de cuatro marcas preexistentes. Ellas fueron:

1) "Rueda Amarilla" con "Matil" (casco Comodín - Pagliettini y motor Mercury 100 HP) batió la marca de la clase XT (fuera de borda hasta 1500 cm3) llevándola a 86,649 km/h. La marca anterior era de 82,859 km/h.

2) Alberto Reverdito con "Caiquén" (casco Dorado) batió la marca de la clase ET (fuera de borda hasta 850 cm3) fijándola en 60,258 km/h.

3) Alfredo Matthesius con "Estrellita III" quebró el record de la clase internacional "A" (motores hasta 136 pulg.3) subiéndolo a 127,051 km/h. El record mindial de esta categoría está en los 135 km/h.

4) Horacio Valente con "Analía" batió la marca de la clase BU (motores fuera de borda desde 250 hasta 350 cm3) fijándola en 76,632 km/h).

Otras marcas interesantes fueron las que fijaron records desiertos; los resultados fueron los siguientes:

Pedro Soriano con "Hola" estableció la marca para la categoría Mojarra de 2800 cm3 en 111,628 km/h.

Carlos Zucatti con "Terca" fijó para la clase JT (fuera de borda hasta 380 cm3) el registro de 53,373 km/h.

Manuel Schuster con "Bambi II" estableció en la clase CT (fuera de borda hasta 500 cm3) una marca de 56.252 km/h.

Y finalmente Roberto Maddalena, con "Miss Galeón de Oro" determinó, para la categoría Hidroplanos OB (desde 250 hasta 350 cm3 un record de 5,241 km/h.

RAUL SEMINARI GANO EN RUFINO

La primera competencia por el torneo triangular interprovincial con puntaje propio por el Trofeo Antonio Robles, que lleva el nombre de un benefactor del Auto Moto Club de Rufino. Ante un público estimado en unas 5.000 personas, se desarrolló la competencia para la categoría Fomento Automovilístico, en dos series y una final a 25 vueltas. En la primera serie se impuso el campeón argentino Abel Tromas, seguido de Juan Cabrera. En la segunda la victoria correspondió a Orlando Sotro, resultando segundo Néstor García. La final se largó con una intensa disputa por el primer puesto, que se resolvió a favor de Sotro. Ante su abandono en la séptima vuelta, tomó la punta Abel Thomas, pero su alegría duraría solamente una ronda ya que también debió retirarse de la pista por dificultades mecánicas. Finalmente resultó ganador Raúl Seminari, segundo Juan Cabrera y tercero Lewis Uliana. El promedio del ganador fue de 103,200 km/h. De esta manera, el trofeo lo va punteando Seminari con quince puntos, seguido de Cabrera con 11 y Uliana con ocho. La próxima competencia se disputará en Gral. Levalle, Córdoba, el 17 de julio.

PICQUART VENCIO EN MONTE GRANDE

En una emocionante final a treinta vueltas Alfredo Picquart (54) se impuso en gran forma a Pedro Camerieri y Jorge Mejías. En la decimoquinta vuelta los tres primeros comenzaron a separarse de los demás competidores aprovechando un amontonamiento debido a una gran cantidad de trompos y algunos pequeños choques. Los tres corrieron siempre en una lucha rueda a rueda, en otra competencia organizada en el Kartódromo de Monte Grande, corrida el domingo próximo pasado.

Previamente se corrieron tres series de quince vueltas y un repechaje a diez vueltas. En la primera serie se impuso Alberto Guzmán (20) a un promedio de 48,153 km/h, con un segundo de diferencia de Alfredo Picquart (54). Tercero finalizó Pedro Camerieri (53). La segunda serie tuvo como triunfador a Armando D'Arminio (9), quien estableció un promedio de 47,500 km/h. Segundo se clasificó Roberto del Campo (33) y tercero Aldo Arnaldi (6). En la tercera serie el sabor de la victoria le correspondió a Oscar Sobral (28), quien estableció un promedio de 48,153 km/h. Segundo resultó Mario Lafranconi (62) y tercero Roberto Wegscheider (42). El repechaje tuvo como ganador a Jorge Mejías (5) seguido de Virgilio Capaccione (3).

Luego de treinta vueltas el triunfo en la final le correspondió a Alfredo Picquart (54) a un promedio de 48,088. Luego se clasificaron Pedro Camerieri (53), Jorge Mejías (5) y Virgilio Capaccione (3). El record de vuelta le correspondió a Pedro Camerieri (53) en la novena a un promedio de 49,208 km/h.

La interesante actividad del Karting continuará el domingo en Monte Grande.

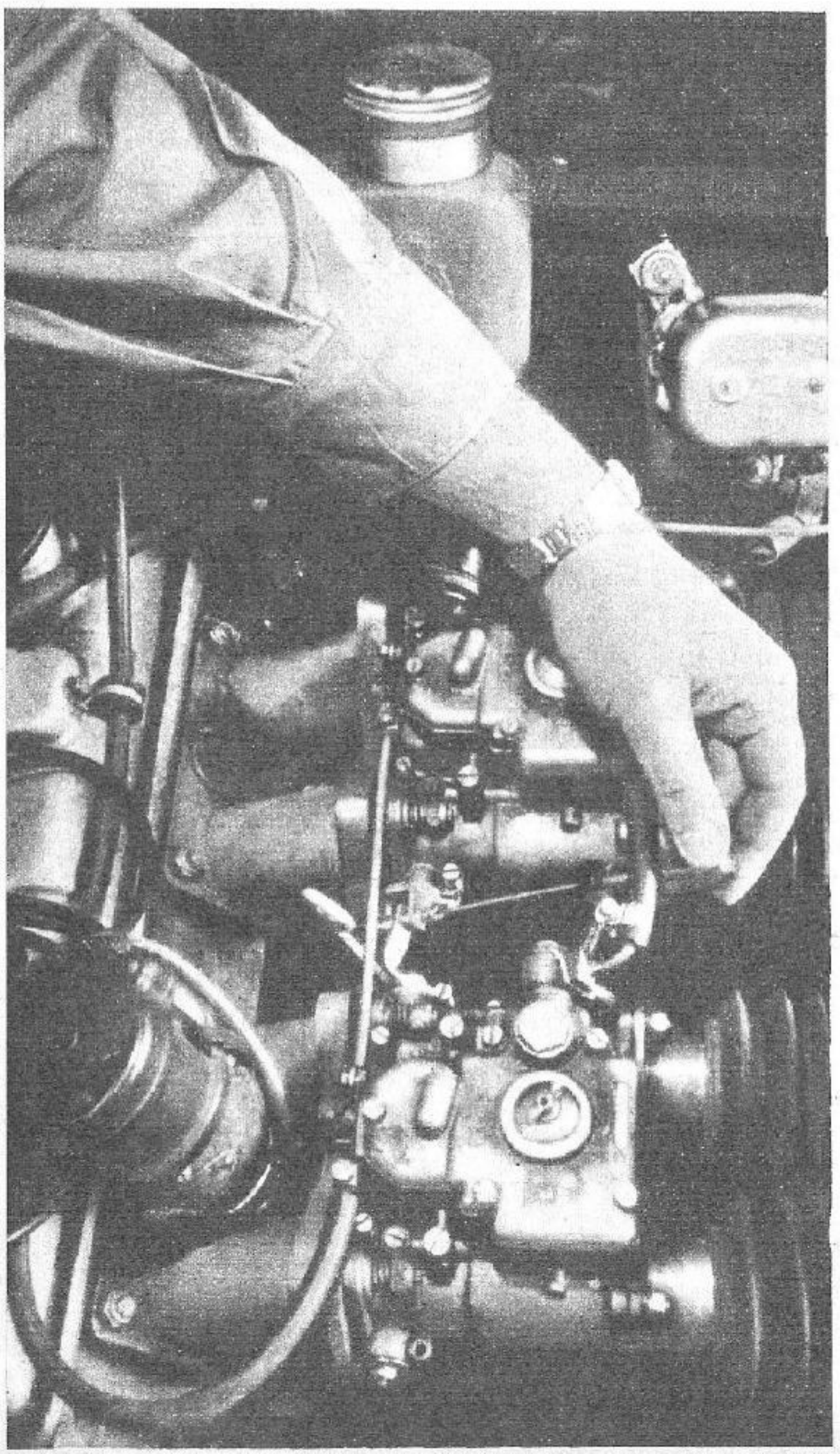
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PREPARACION DEPORTIVA DE UN AUTOMOVIL

EL MOTOR

3) CARBURACION

Por GUILLERMO MARTIRE



Para la realización de esta nota, contamos con el asesorameinto de uno de los más destacados "tuners" de nuestro medio: Alberto Gómez. En la foto se ve el sincronizado la apertura de las mariposas de dos Weber duales, mediante el ajuste de la unión compensadora de varillaje.

Con esta nota, entramos de lleno en la etapa de la "modífica", o sea del proceso en el cual alterando ciertas partes constitutivas del automóvil mejoramos su performance. Para seguir un orden más o menos tradicional comenzaremos por uno de los sistemas que más inciden sobre el rendimiento volumétrico del motor: la carburación. Desde luego, para una mejor comprensión del tema, es bueno haber leído la nota sobre principios de carburación, del N° 1 de CORSA.

Los carburadores tienen tres partes funcionales perfectamente identificables, que se complementan para el trabajo de dosificación de la mezcla combustible: 1) el sistema del mínimo (o de la marcha mínima); 2) el sistema principal y 3) el sistema de la puesta en marcha.

Existen cuatro tipos fundamentales de carburadores: el Weber, el Solex, el Zenith y el S.U., basándose las restantes marcas en principios de funcionamiento similares a éstos. Las modificaciones que se introducen en la carburación se hacen sobre el sistema principal, que es aquél que proporciona la mezcla combustible para regímenes altos de rotación del motor.

La regulación del sistema principal trae aparejado necesariamente el cambio o sustitución del gicleur de alta y/o del tubo Venturi (difusor), siendo éstos intercambiables en la mayor parte de carburadores Weber y algunos modelos de Solex destinados a coches deportivos. Los carburadores S.U. (privativos casi exclusivamente de coches ingleses) tienen, en cambio, un difusor variable de funcionamiento automático, razón por la cual con sólo cinco diámetros de boca, pueden cubrir la gran mayoría de los usos automovilísticos.

El sistema principal de los carburadores está formado por dos variables; tubo Venturi (difusor) y gicleur de alta, y es posible obtener diferentes regulaciones modificando la relación existente entre ellos. En general podemos decir:

a) Aumentando el diámetro del tubo Venturi (difusor) y proporcionalmente el gicleur de alta (lo que equivale a colocar un carburador más grande), se aumenta la potencia y el consumo del motor, pero el poder de la aceleración resulta dis-

minuido, en consecuencia se requiere una posterior puesta a punta (en particular sobre la bomba de pique).

b) Disminuyendo el difusor y proporcionalmente el gicleur de alta, se reduce la potencia (mejora el consumo) y se conservan buenas dotes de aceleración dentro de ciertos valores.

c) Disminuyendo sólo el difusor o sólo el gicleur de alta, se obtiene un empobrecimiento de mezcla (menos aceleración y menos potencia máxima).

d) Aumentando el gicleur de alta o más comúnmente, disminuyendo el diámetro del difusor, se aumenta el consumo y la aceleración.

En consecuencia, y como se desprende de estos "principios" generales antes enunciados, las operaciones que comúnmente se hacen son: aumentar el diámetro del difusor (ya sea torneando el preexistente o reemplazándolo) y sustituir los gicleurs, con los adecuados al nuevo difusor. Estas "modificas" dan como resultado un aumento de velocidad de rotación (aún sin modificar ninguna parte del motor, ya que los autos de serie vienen de fábrica limitados funcionalmente). A regímenes bajos, la velocidad de pasaje de aire en el carburador queda, después de la modificación, insuficiente, de tal manera, para que la mezcla llegue convenientemente dosificada a los cilindros debe ser regulada a un nivel más "rico".

Para solucionar este inconveniente, común en los sistemas de un solo carburador, se adopta uno de doble cuerpo en apertura diferenciada (tal es el caso del Renault Gordini llevado a su versión "1093", es decir, el Gordini standard lleva un carburador de una boca y preparado según la versión "1093" se le coloca un doble cuerpo Solex 32 PAIA 3-301.

Ahora bien, haciendo abstracción de las limitaciones que sobre la carburación puedan hacer los reglamentos deportivos, lo conveniente es aplicar al motor un carburador por cilindro, o un doble cuerpo para cada grupo de dos cilindros (en resumen, un difusor por cilindro). Esto es posible cuando la cabeza del motor tienen una boca de admisión por cilindro, pero no siempre se verifica. En general un cuatro en línea presenta una boca de escape para el primer cilindro, una boca de admisión para los cilindros 1° y 2°, una boca de admisión para los cilindros 3° y 4° y finalmente una boca de escape para el cilindro 4°. En ese caso se deben colocar dos carburadores.

PARA CARBURADORES STANDARD

Antes de dedicarse a la modificación del carburador, hay que tener en cuenta el apropiado caudal de combustible que puede suministrar la bomba, y la presión de entrada al carburador, la cual en términos generales no debe bajar de las 3 libras/pulg.² (para carburadores modificados). Es una buena medida colocar una bomba de combustible eléctrica en el sistema de alimentación, independientemente del hecho de que la original sea mecánica o eléctrica. En el primer caso, la eléctrica "plus", se coloca en serie con la preexistente (salida de la eléctrica conectada a la entrada de la mecánica), y en el segundo caso se conectan en paralelo (ambas entradas se unen mediante sus correspondientes tuberías y lo mismo sus salidas). La bomba "plus" debe tener un interruptor independiente, de manera tal que sólo se pone en funcionamiento a alta velocidad (necesidad extra de caudal).

Esta bomba adicional debe instalarse siempre entre la normal y el tanque, de manera tal de tener siempre la tubería bajo presión, y además dentro de lo posible, debe colocarse en un lugar fresco y ventilado.

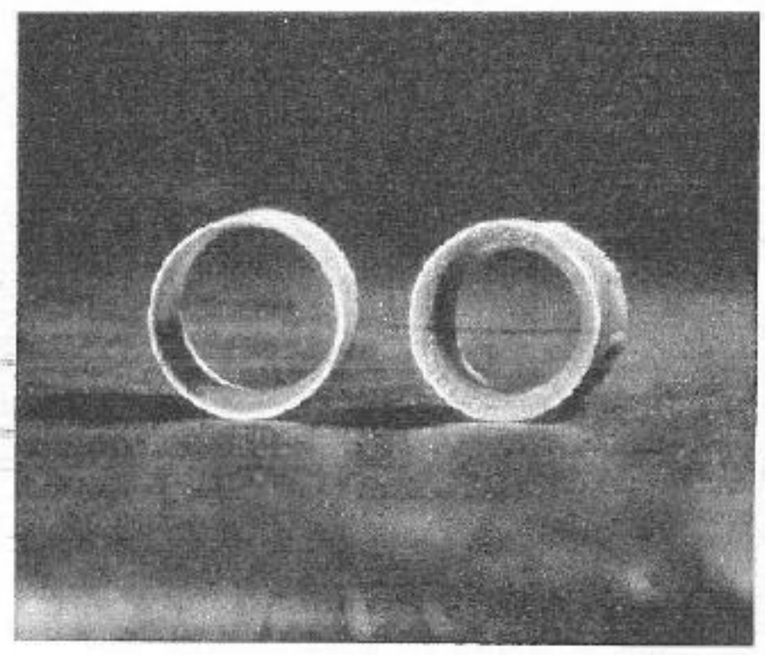
Pasando a considerar ya la modificación del carburador, hay que tener en cuenta que su eventual sustitución por otro más grande jamás puede tener contornos drásticos, mientras se mantenga constante la cilindrada; siempre se debe ir a carburadores que o difieran en más de 3 mm del original (como regla general). Casos extremos como en el Peugeot 404, que de fábrica viene provisto con un carburador de 32 mm de garganta y tiene homologado un aumento hasta 40 mm, se justifican teniendo en cuenta que la fábrica francesa ha previsto un carburador muy económico que lógicamente lo mantiene dentro de prestaciones tranquilas.

En realidad no existe una regla muy precisa para el reemplazo de un carburador simple, pero se puede tener una aproximación interesante aplicando una fórmula empírica:

$$D = K\sqrt{V \times N}$$

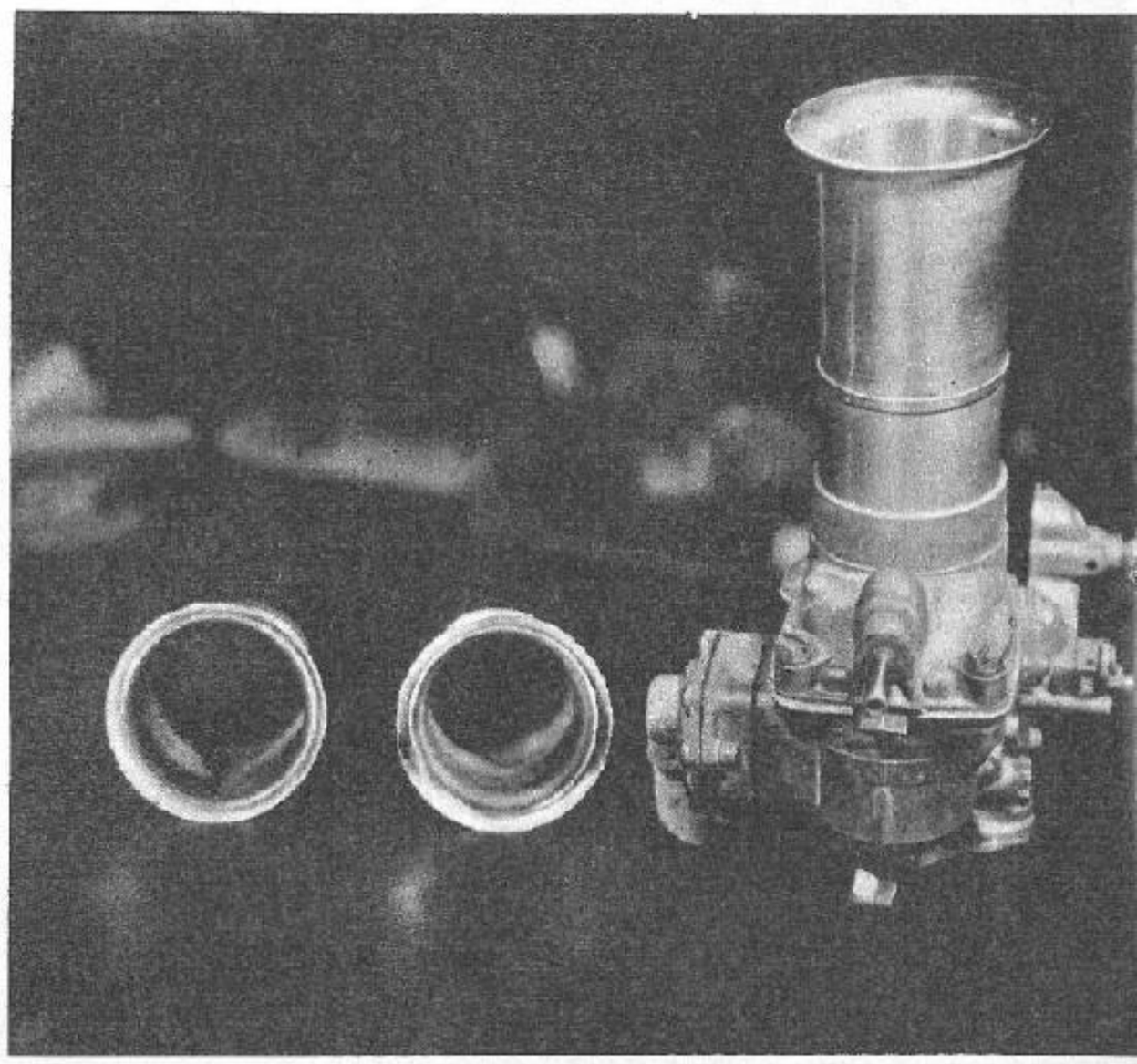
donde "D" es el diámetro de la garganta; "K" un coeficiente que adopta los siguientes valores: 0,82 (para motores de 4 cilindros); 1 (para seis cilindros) y 1,15 (para ocho cilindros); "V" es la cilindrada unitaria y "N" el número de rpm máximo del motor en miles, es decir, si el régimen máximo de rotación del motor es de 7.000 rpm, el valor "N" será 7.

Si se quiere "preparar" el carburador standard sin reemplazarlo, se deberá primeramente agrandar su conducto principal mediante tornea-



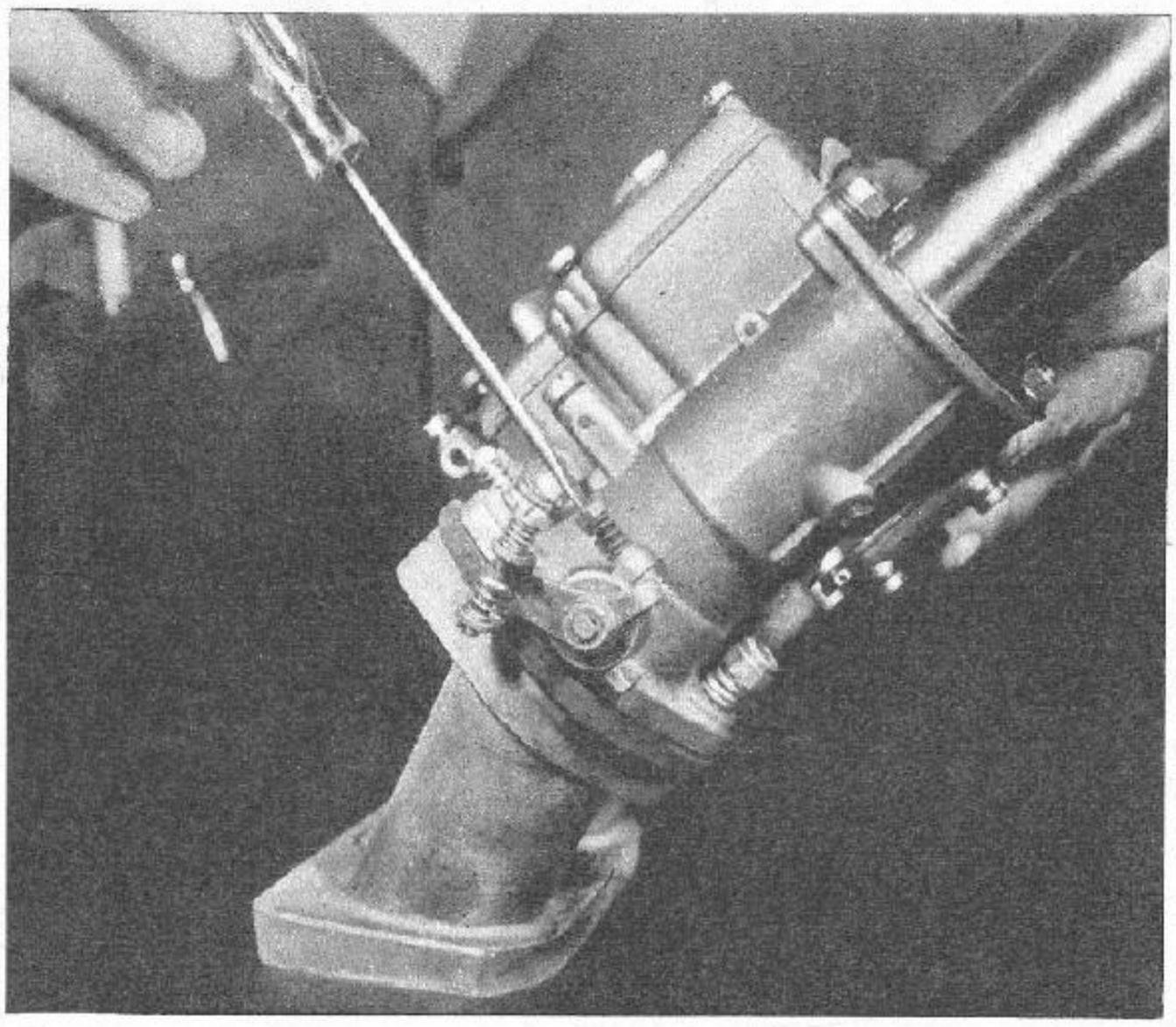
A la izquierda un difusor exageradamente agrandado (no se ha respetado el ángulo de entrada de 30°) y a la derecha uno "standard".

En los lugares donde el filtro de aire no es de fundamental importancia (circuitos pavimentados), se colocan "cornetas" las cuales deben ser inversamente proporcionales —en longitud— a las correspondientes longitudes de los conductos de admisión. En circuitos lentos se usan "cornetas" más largas y ligeramente cónicas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los carburadores doble cuerpo Weber, tienen lógicamente un tornillo de regulación de marcha mínima por boca. En la foto se ve un doble cuerpo instalado en una admisión AG para Peugeot AGS.



La apertura de cada par de mariposas de acelerador del Weber doble cuerpo, se comanda con un tornillo. En primer plano se ve parte de la unión compensadora de varillaje.

INDICE DE LAS NOTAS

1) Generalidades.
2) Puesta a punto del motor
3) Preparación del motor: Carburación
4) Preparación del motor: Admisión y escape
5) Preparación del motor: Distribución
6) Preparación del motor: Encendido
7) Preparación del motor: Lubricación y enfriamiento
8) Transmisiones
9) Suspensiones
10) Balanceo de motor y ruedas
11) Preparación de un Fiat 1500
12) Preparación de un Gordini
13) Preparación de un Peugeot 404
14) Preparación de un De Carlo
15) Preparación de un Ford Falcon
16) Preparación de un Chevrolet Super
17) Preparación de un Valiant III

do, desde ya que por razones de resistencia estructural del carburador, este torneado no puede ser muy grande, solamente se podrán rebajar un par de milímetros (diametralmente), por ejemplo el carburador del Peugeot 404 se rebaja de 32 mm a 34 mm. Otra operación importante para el mejoramiento de la performance es la de repasar el eje de la mariposa del acelerador, rebajándola en lo posible como para que ofrezca la mínima resistencia al flujo de aire (en especial rebajar lo que sobresalen los tornillitos de fijación de la mariposa al eje), tampoco hay que abusar en la operación para evitar que en la primera "chupada" del motor, se trague la mariposa. Si el carburador tiene mariposa superior para el "cebado", se puede quitar para mejorar también el flujo de aire. Si el motor tiene calefacción de carburador y/o admisión, y el vehículo no corre en lugares con clima muy frío (caso general en nuestro medio) el sistema mencinado puede anularse para mejorar el rendimiento volumétrico, ya que a menor temperatura de la mezcla, mayor "densidad" admitida dentro del cilindro, y consecuentemente mayor energía potencial para la combustión.

El difusor puede ser agrandado a 3 milímetros (es decir, el diámetro de la sección restringida puede ser agrandado en 3 mm) pero siempre tratando de respetar en el torneado los ángulos de entrada y de salida, que se deberán mantener dentro de los valores de 30° (entrada) y 7° (salida). Si por razones constructivas el difusor no puede ser llevado a su nueva medida mediante torneado, se hace uno nuevo en aluminio.

Como entre difusor y gicleurs existe una correspondencia, ésta también se mantiene después del agrandado o reemplazo del primero; en consecuencia, recordemos que el gicleur de alta se calcula multiplicando por 5 el diámetro de la sección restringida del difusor (en mm). El gicleur calibrador de aire en general se elige sumándole unos 40 puntos al valor del gicleur de alta, pero en general conviene hacer una prueba en ruta o en circuito con el coche: una vez carburado en alta, se acelera bruscamente el coche (p. ej., salida de una curva); si el coche tiende a "quedarse" en esa aceleración, conviene bajar el valor del gicleur calibrador de aire en 10 puntos, y así sucesivamente hasta que el defecto desaparezca (a medida que se achica el calibrador de aire se enriquece la mezcla y viceversa). También se puede trabajar con la "flautita" (tubo emulsionador), reemplazándola por otra de agujeritos de menor diámetro, si se quiere más elasticidad en el motor (caso circuitos lentos).

La bomba inyectora se suele elaborar de la siguiente manera: se achica el gicleur correspondiente, y se alarga el tiempo de inyección (para que el chorrito inyectado sea más pequeño y que dure más), accionando sobre el sistema de bielitas que comanda la inyección, de esta manera se evita el problema de la "ahogada" en los circuitos.

La regulación de la marcha mínima prácticamente no se toca, salvo el agrandado del gicleur de baja, lo que mejora el "by-pass" en las aceleraciones.

Un punto muy importante es el agrandado de la válvula-aguja de la cuba, en unas 25 centésimas de milímetro, para que el nivel de nafta en la cuba varíe lo menos posible, y se pueda mantener la dosificación constante de la mezcla, por otra parte, en los carburadores que lo tengan, puede ser eliminado el tubo antipercolador, haciendo un respiradero en la tapa de la cuba.

CARBURADORES MULTIPLES

En los motores de 4 tiempos, la mezcla combustible experimenta cíclicamente inversiones repentinas en el sentido de su flujo, dentro del múltiple de admisión; esto hace que la diferente inercia de las distintas partículas que componen la mezcla y la fuerza centrífuga actuante sobre ellas, haga producirse un desbalanceo en la dosificación que llega a los distintos cilindros. Esta dificultad, inevitable por problemas de costo de producción en los coches de serie, puede ser solucionada con múltiples de admisión apropiados y/o una boca de carburación individual por cilindro, lo que lógicamente traerá aparejado un mejor rendimiento volumétrico y una uniformidad de energía en cada cilindro.

Ultimamente se han difundido entre nuestros "tuners" los carburadores especiales doble cuerpo, que por su versatilidad (además de sus propiedades intrínsecas) pueden resolver problemas de preparación en la mayoría de autos de turismo.

Estos carburadores tienen los gicleurs agrupados en la zona central en el fondo de la cuba común, de manera tal que siempre están abastecidos de nafta cualquiera sea la acción que incida sobre ellos (frenaje, aceleración, curvas. Por otra parte, los flotantes y sus brazos están estudiados de tal manera que las acciones antedichas, no modifiquen la altura del nivel de nafta en la cuba.

Para la elección del diámetro nominal de la boca de estos carburadores (para el caso que alimente cada boca un cilindro) se puede aplicar otra fórmula empírica:

$$D = K\sqrt{V \times N}$$

donde "D" es el diámetro de la boca en milímetros; "K" un coeficiente que varía entre 0,030 y 0,026 según el número de cilindros del motor (4, 6 u 8), "V" es la cilindrada unitaria y finalmente "N" es el número de rpm al cual se obtiene la máxima potencia.

REGULACION O SINCRONIZACION

La sincronización de estos carburadores, cuando existen dos o más (duales) en un mismo motor, es una tarea muy sencilla aunque se pretende muy a menudo hacerla pasar por "tabú". Los carburadores Weber duales de tiro horizontal, que tanta difusión tienen en nuestros coches de TC y otros "preparados" vienen ahora equipados con una unión compensadora de varillaje que permite de manera muy simple (accionamiento de un tornillo) sincronizar la apertura y cierre de las mariposas de todos los carburadores dispuestos en tandem. Esto, además, es muy práctico porque permite compensar las eventuales diferencias de posición que pudiera existir entre carburadores y dado que el montaje de este tipo de carburadores es elástico (guarniciones de goma) para evitar la "resonancia" de las válvulas-agujas originadas por la vibración del motor, la unión compensadora permite absorber las diferencias ocasionadas por esas vibraciones.

El primer paso para la sincronización-regulación, es justamente accionar el tornillo de la junta compensadora, para obtener la "sintonía" de las mariposas dejádolas abiertas lo suficiente como para que el motor "regule", luego se da en primera aproximación, un registro uniforme a los tornillos reguladores de marcha mínima (2 vueltas) pasándose posteriormente a regular (cerrando o abriendo) el tornillo de marcha mínima de la primera boca del primer carburador, hasta que se obtiene —mirando el cuenta vueltas— la rotación más uniforme y rápida posible (siempre en marcha mínima), ésta dependerá del cruce del árbol de levas, por ejemplo para un Peugeot 404 AGS alrededor de las 700 revoluciones por minuto.

Si se obtiene el resultado dejando 1 ½ vueltas abierto el tornillo regulador de marcha mínima de la primera boca, se repite esta apertura para los restantes tornillos reguladores de todas las bocas de los carburadores.

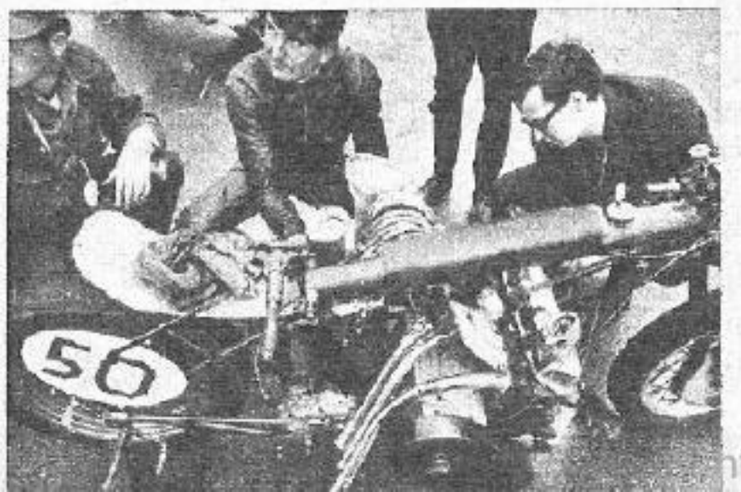
En general, se deberá proceder a retocar la regulación de la apertura de las mariposas de aceleradores, cerrándolas más, ya que el motor quedará algo acelerado. La rotación del motor deberá quedar unas 100 rpm más "arriba" del punto en el que tienda a detenerse.

DRAGSTER: PEL

Un par de caños, dos ruedas de bicicleta y unos 1000 HP: 0 a 300 km/h en 9 segundos

Por HORACIO SPERATTI

También las motocicletas (o lo que sea) participan en las picadas. Esta tiene un Ford 1.600 atravesado, un compresor Roots y una llavecita para platinos encima del asiento.



La Norteamérica que se expresa y vive del espectáculo ruidoso y colorido, la del magicolor y panavisión, la que produjo al Reader's Digest y a Henry Miller, al Pontiac Boneville Special Wide-Track y al Cobra, es la misma que se reúne para construir, correr y ver correr en espasmódicas carreras de diez segundos, los aparatos más extraños que pueda imaginarse alrededor de un motor de combustión interna.

Definidos así los dragsters, adentrémosnos un poco en el mecanismo de estas carreras exclusivas que acaban de superar los amplios límites geográficos de los Estados Unidos, para morder a un pequeño grupo de antitradicionalistas ingléses.

Los vehículos son largados en parejas, con partida detenida, a recorrer una recta de 402 metros (un cuarto de milla) midiéndose, mediante células fotoeléctricas y dispositivos electrónicos, el tiempo empleado (ET = Elapsed Time) por cada uno de los competidores, en centésimas de segundo. Al final del cuarto de milla, otro dispositivo establece la velocidad final, midiendo el tiempo empleado desde 66 pies antes hasta 66 pies después de la línea de llegada (40 metros en total). Pero esto es a efectos puramente espectaculares, ya que lo que define la carrera es el ET.

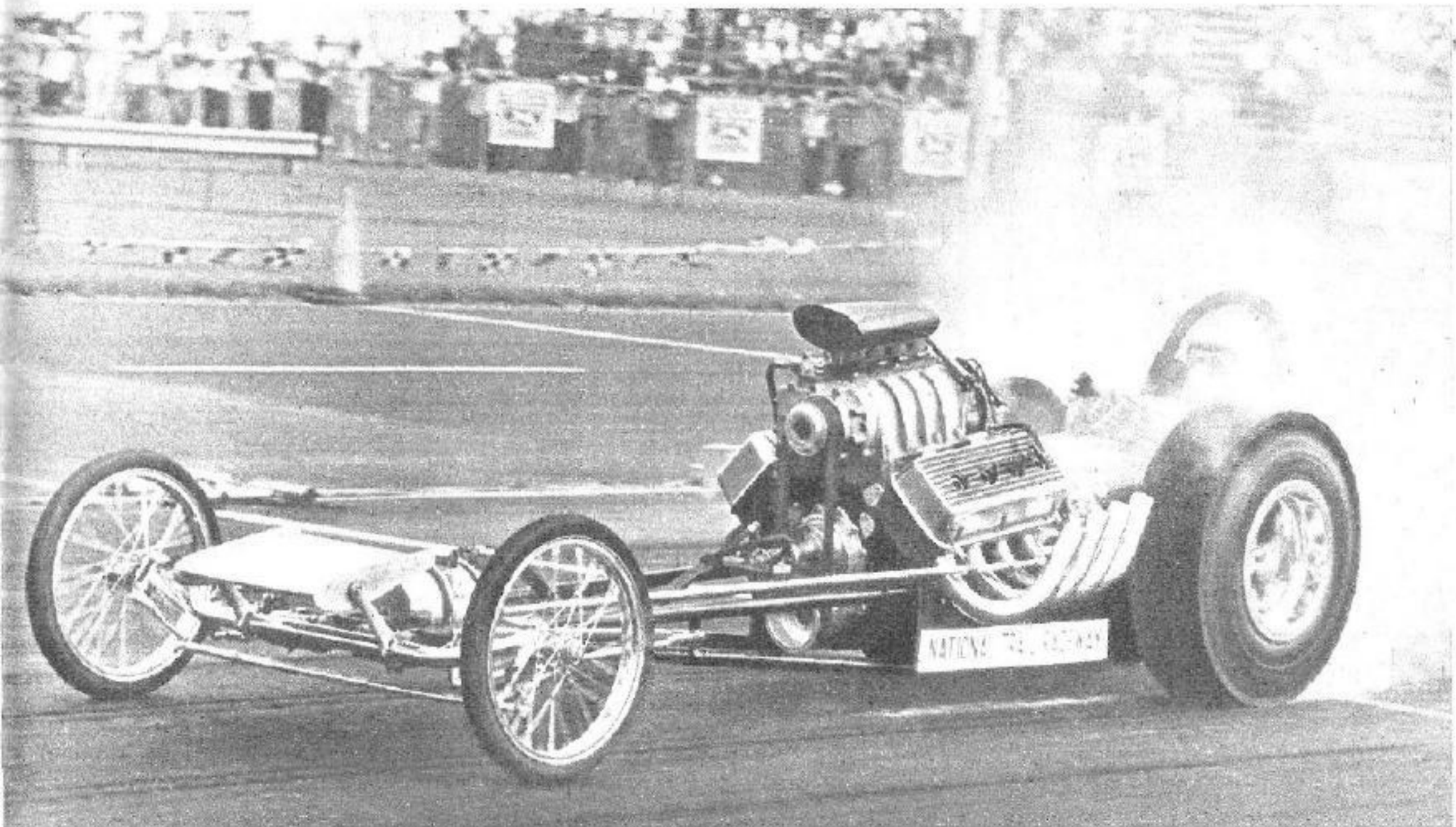
Los participantes se van clasificando por un sistema de eliminación simple, el que a pesar de ser efectivamente simple ya que el que hace el menor tiempo gana y queda en la pista para competir con el siguiente, es complicado mediante nombres rimbombantes, tales como Little Eliminator!, Junior Eliminator!, Middle Eliminator!, Competition Eliminator! y TOP ELIMINATOR!! Es condición *sine qua non* de toda carrera de dragsters, que esas palabras y otras tan incomprensibles como esas, sean vociferadas por un tipo especial de energúmeno mediante poderosos parlantes en high fidelity y stereosonic. En el sistema "eliminator" aquellos nombres definen las clases según su ET, desde los "Little Eliminator" que demoran más de 12 segundos en recorrer un cuarto de milla, quitando segundo a segundo hasta de menos de 9 segundos para la misma distancia. Pero... no seamos simplistas.

La voz gangosa de los parlantes grita al espectador, por ejemplo: "competishon-elimineitor-ei-es-ei-classss!!". El señor del micrófono quiere decir con esto que en la próxima carrera participarán vehículos capaces de recorrer el cuarto de milla en un

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IGRO SUPREMO



Esto es un dragster puro, con su paracaídas de frenado en el extremo trasero. Todo el peso está concentrado sobre las cubiertas tractoras y la extravagante distancia entre ejes tiene por objeto evitar que el chasis gire alrededor de las ruedas.

La goma quemada obliga al conductor a correr por aproximación. Obsérvese el pequeño compresor encima del más pequeño aún V8 norteamericano, el pronunciado avance del perno del tren delantero y la aleta estabilizadora para mantener las ruedas en el piso al final del cuarto de milla, cuando se alcanzan velocidades cercanas a los 300 kilómetros por hora.

Ford es la única empresa que ofrece "de serie" un automóvil especial para picadas: el Comet Cyclone. Los que ilustran la fotografía son totalmente standard, como puede deducirse por las ruedas de magnesio y los buches del capot que ocultan modestos carburadores de transatlántico.

También los ingleses hacen ahora "Drag Races" pero a su manera. En este monoposto de motor trasero, la enorme caja Hewland no dejó lugar para los resortes de suspensión. Es el único dragster conocido con suspensión independiente en las cuatro ruedas.

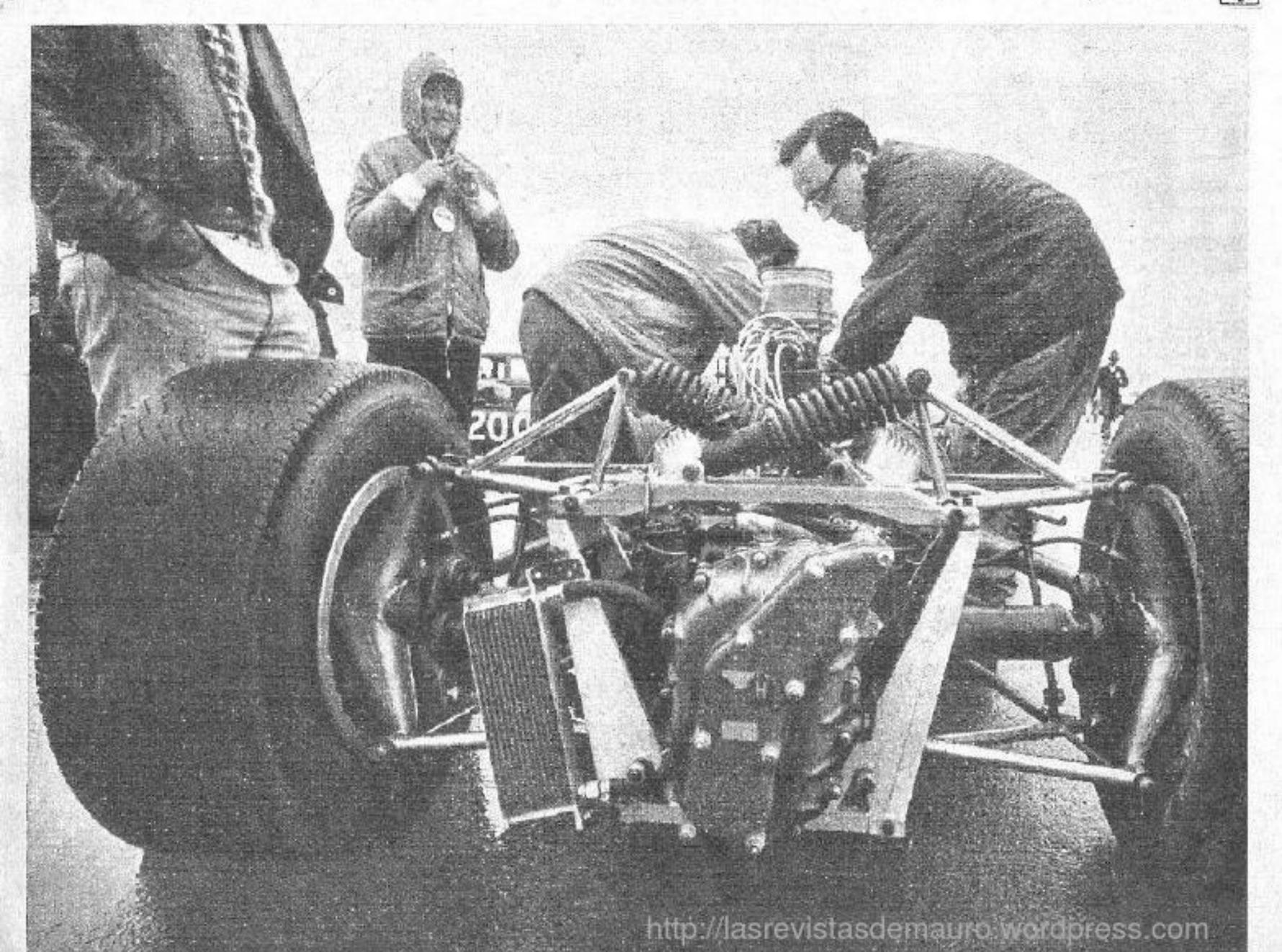
ET de 9,01 a 10,00 segundos, que pertenecen a la clase "A", que se trata de un automóvil "S" (Stock) o sea de serie con "A", es decir transmisión automática. La primera "A" corresponde a una división en clases según la relación peso/potencia establecida entre el peso real del automóvil y la potencia teórica del motor, tal como sale de fábrica. La clase "A" es la más picante —menos de cinco kilogramos por HP— y el orden alfabético sigue hasta la "N", con más de 14 kilogramos por HP.

El tipo de automóviles participantes es identificado por las letras finales ("SA" en el ejemplo citado) que separan a cualquier vehículo existente en 8 grandes divisiones y 68 subdivisiones. Las grandes divisiones abarcan desde automóviles totalmente standard (Stock Car Section) pasando por standard modificados, sport, competición, hasta la Dragster Section donde a estos últimos vehículos se les permite el uso de combustibles oxigenados.

Para confundir aún más todo este desbarajuste de divisiones, los especialistas del tema utilizan una jerga muy especial, ininteligible para el resto del mundo y especialmente del mundo inglés.

Acá somos distintos. En la práctica de este mismo deporte utilizamos automóviles exclusivamente de serie o en el mejor de los casos "Anexo J"; las carreras se hacen de noche y en medio del tránsito; la pista adecuada puede ser la olla de Ezeiza, la de Palermo o la Panamericana; nosotros no tenemos compresores, cubiertas de triple ancho ni células fotoeléctricas; apenas un par de autos volcados por noche y el fallecimiento de un grupo de espectadores más bien mayores de edad; los ruidosos parlantes son reemplazados por el monocorde sonido de las sirenas policiales. Y les llamamos inocentemente "picadas".

Evidentemente, nos falta organización.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En el pre-estreno de la temporada de Fórmula 1, Jack Brabham dominó de punta a punta la carrera de Silverstone. Segundo se clasificó Surtees.

Después de demostrar que este año en F. 2 nadie le gana a Brabham, el conductor-constructor australiano se lanzó a barrer en F. 1. Su triunfo del sábado en Silverstone fue una nueva confirmación de sus múltiples dotes.

Dieciséis máquinas de Fórmula Uno se alejaron de la línea de partida mientras nueve banderas que representaban a los países de los participantes quedaron flameando frente a los boxes. Una de ellas fue la que el ganador erigió como brillante esperanza de consagración en la actividad automovilística internacional.

En efecto, por primera vez en la historia, un automóvil diseñado, construido y desarrollado por manos australianas había logrado el triunfo en una competencia de Fórmula Uno. El automóvil fue conducido por un par de esas mismas manos: las del ex campeón mundial Jack Brabham, dueño de la fábrica que construye los automóviles que llevan su nombre.

La indiscutible calidad de diseño y construcción de los chassis diseñados para Brabham por Ron Tauranac, permitieron a los constructores australianos obtener los principales triunfos de la presente Temporada 1966, en las Fórmulas Uno, Dos y Tres. La primera carrera del año de la actual Fórmula Uno de tres litros —el Grand Prix de Sudáfrica— mostró ya el dominio técnico del automóvil Brabham, así como el excelente estado del conductor Brabham. Allí el ex campeón dominó la carrera hasta que debió abandonar debido a una falla mínima. Luego los chasis de Fórmula Tres se impusieron en tres de

¡BRAVO BRABHAM!

las cuatro competencias de la Temporada Argentina.

Con el automóvil de Fórmula Dos, equipado con motor Honda, el mismo Brabham ganó en Pau, en Goodwood, en Barcelona y en Limburgo.

Si en la competencia de Fórmula Uno de Siracusa se impuso John Surtees con Ferrari, en la carrera disputada el sábado último en Silverstone, Inglaterra, Brabham llevo adelante con comodidad su automóvil impulsado por un motor Repco de tres itros.

Bajada la bandera inglesa, el piloto australiano picó en punta, manteniendo ese lugar sin dificultades. Su perseguidor fue Surtees en una demostración de las cualidades potenciales de los nuevos Ferrari; terminó la carrera a menos de ocho segundos del ganador. Brabham estableció el récord del circuito para una carrera y para una vuelta, superando el valor anterior perteneciente precisamente a Surtees, quien en 1965 había girado sobre el circuito inglés a 185,95 km/h de promedio para una vuelta.

Frank Hallam y Phil Irving son los ingenieros responsables del diseño y desarrollo del motor Repco de ocho cilindros en V y un árbol de levas sobre cada cabeza que equipa a los automóviles Brabham. El segundo de ellos es bien conocido por su experiencia motociclística, como jefe de diseño de HRD y Velocette. Los modelos Rapide, Black Lighting y Black Shadow de HRD, salieron del tablero de dibujo de Irving. Hallam trabaja desde hace tiempo como ingeniero de diseño e investigación en Repco.

El automóvil que ganó en Silverstone disponía de unos 300 CV y de algo más de 8.000 rev/min, controlados a través de una caja alemana ZF de cinco velocidades.

Con una carrera ganada por Ferrari y otra por Brabham, el campeonato mundial de Fórmula Uno que comenzará el próximo domingo en Mónaco, se plantea en términos duramente competitivos.

Previamente a la carrera de Fórmula Uno, se disputaron en Silverstone dos competencias para automóviles de Turismo y Sport. La primera de ellas fue ganada por John Withmore con un Ford Falcon a 156,26 km/h de promedio, seguido de Gawaine Baillie, en un automóvil similar.

El Lola conducido por Denis Hulme triunfó, quebrando records, en la carrera de automóviles Sport, a 185,51 km/h de promedio. Esta carrera se disputó sobre el mismo recorrido que la de Fórmula Uno —165,04 kilómetros— y su promedio fue apenas inferior. En segundo y tercer lugar se clasificaron Chris Amon y Bruce McLaren, ambos con automóviles Mc-Laren-El-va.

XVIII GRAND PRIX DE SILVERSTONE

Trofeo "Daily Express" - 14/V/66

CLASIFICACION

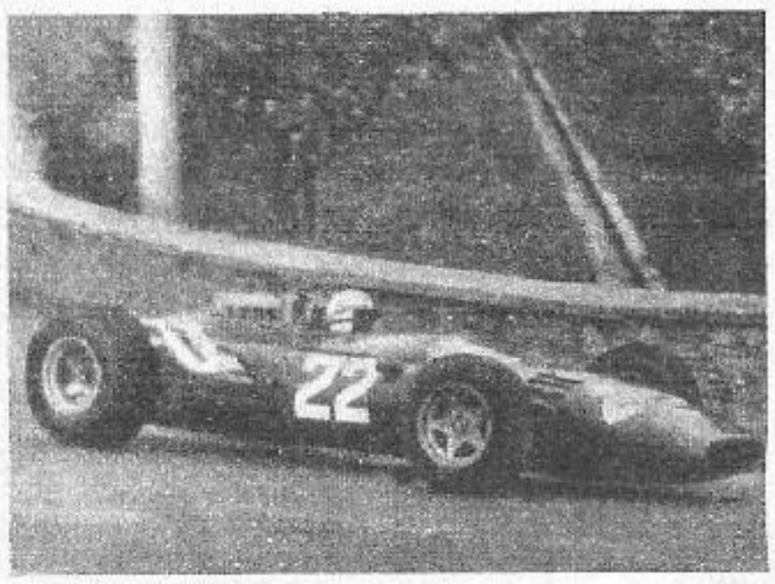
Pos.	Conductor	Nacionalidad	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Jack Brabham	Australia	Brabham-Repco V 8	52m 57s 6	35
2º	John Surtees	Gran Bretaña	Ferrari V 12	53m 05s	35
3º	Jo Bonnier	Suecia	Cooper-Maserati V 12	54m 22s 2	35
4º	Denis Hulme	Nueva Zelandia	Brabham-Climax 4	54m 28s 8	35
5º	Jochen Rindt	Austria	Cooper-Maserati V 12	53m 28s	34
6º	Jack Taylor	Gran Bretaña	Brabham-BRM V 8	53m 29s 4	33

PROMEDIO DEL GANADOR: 185,78 km/h.
RECORD DE VUELTA: Jack Brabham en 1m 29s 8 a 188,84 km/h.

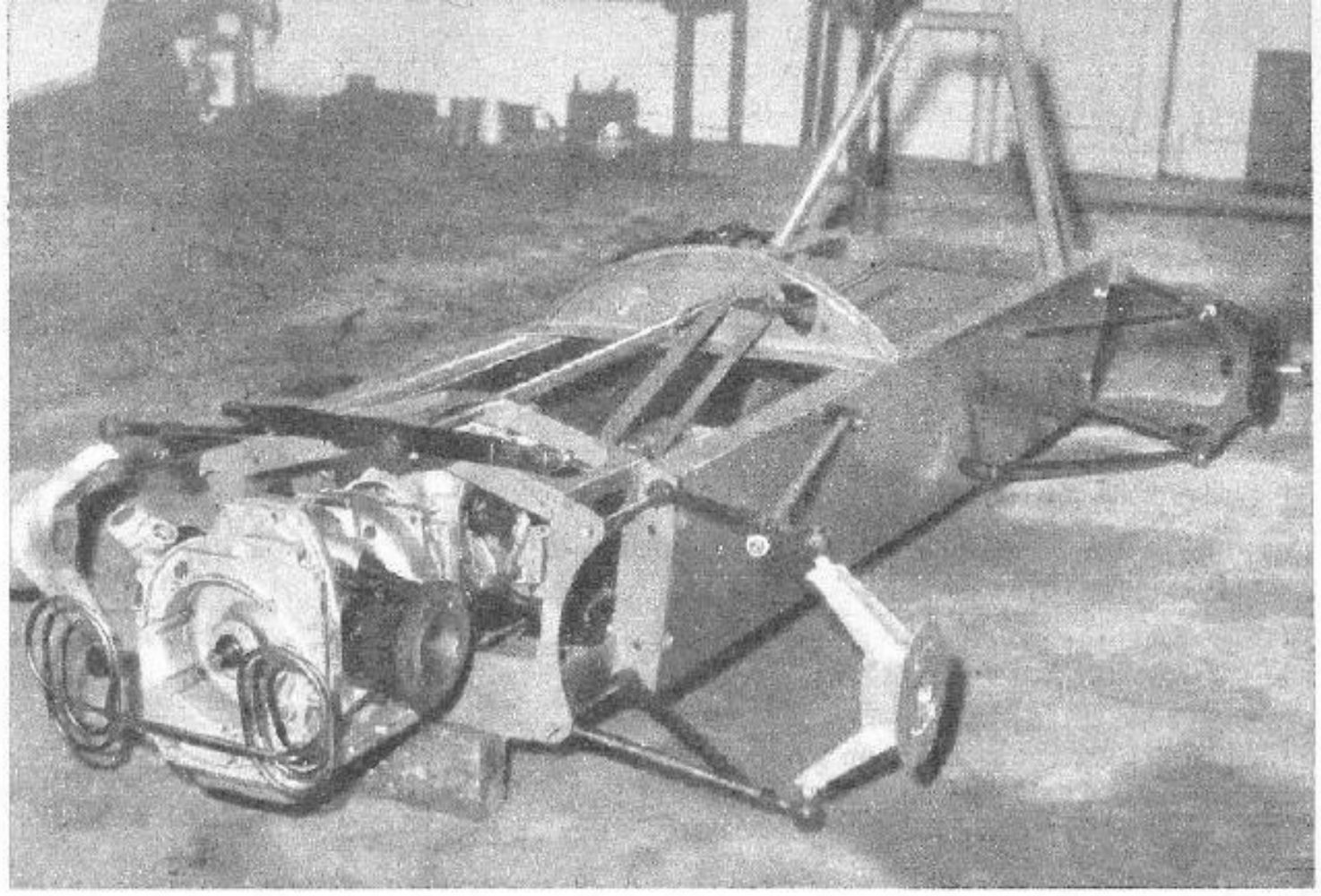
LA PRIMERA EN MONACO

Siracusa y Silverstone dejaron ver lo que podría ser la primera competencia por el campeonato mundial, en el que competirán los automóviles de tres litros de cilindrada. Los Ferrari y los Brabham, ganadores en esas competencias, junto a los Cooper-Maserati, fueron los únicos automóviles con motores de tres litros que se hicieron presentes; ahora debutará la gran esperanza inglesa: el BRM de dieciseis cilindros dispuestos en H. Un robo durante la semana pasada hizo tambalear las posibilidades de que el BRM debutará en Mónaco, impidiendo que lo hiciera en Silverstone. El robo en la fábrica BRM de algunos de los elementos de su nuevo motor no ha revestido el carácter de "sabotaje" o "espionaje" en escala internacional de que se habló al principio, según acaba de declarar su director Tony Rudd. Se trataría de una simple ratería de algunas herramientas y algunas piezas del motor de 16 cilindros que la casa presentará en Montecarlo. BRM equipa los propios automóviles del equipo oficial, que son comandados por Jackie Stewart y Graham Mill y los Lotus de Jim Clark, Peter Arundell y Mike Spence.

Dieciocho competidores se han inscripto para el Grand Prix de Mónaco, de los cuales surgirán los dieciséis mejores clasificados, en las pruebas a disputarse el sábado. Los inscriptos son los siguientes: Chris Amon (McLaren V8, de Nueva Zelandia; Bruce McLaren (Mc Laren V8), de Nueva Zelandia; Jim Clark (Lotus-BRM), de Gran Bretaña; Peter Arundell (Lotus-BRM), de Gran Bretaña; Richard Attwood (BRM), de Gran Bretaña; Mike Spence (Lotus-BRM), de Gran Bretaña; Jack Brabham (Brabham-Repco V8), de Australia; Denis Hulme (Brabham-Repco V8), de Nueva Zelandia; Richie Ginther (Cooper-Maserati), de los Estados Unidos; Jochen Rindt (Cooper- Maserati V12), de Australia; GQraham Mill (BRM), de Gran Bretaña; Jackie Stewart (BRM), de Gran Bretaña; Joseph Siffert (Cooper-Maserati V12), de Suiza; Bob Anderson (Brabham), de Nueva Zelandia; Lorenzo Bandini (Ferrari V12), de Italia; John Surtees (Ferrari V12), de Gran Bretaña; Guy Ligier (Cooper - Maserati V12), de Francia; Jo Bonnier (Cooper-Maserati V12), de Suecia.



El Ferrari V-12 conducido por Surtees es uno de los más serios candidatos al triunfo en Mónaco. Aquí lo vemos elaborando su reciente victoria en Siracusa.



El poco convencional monoplaza construido en Rosario por Oscar Grigolo muestra la posición definitiva de sus principales elementos: chasis, chasis, motor, suspensiones, cremallera de dirección, barra antivuelco.

ROSARIO CON TRACCION DELANTERA

Nace un minijuniors con estructura de doble cajón y motor en la proa.

por ALBERTO COSCARELLI

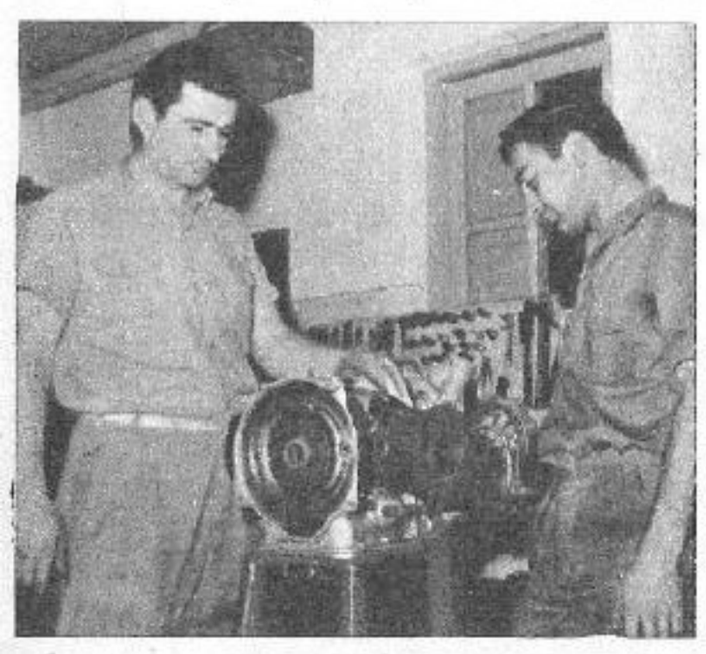
Con la voz de quien está seguro acerca de lo que dice, Oscar Grígolo de Rosario, explica al cronista de PARABRISAS CORSA sus ideas, realizaciones y proyectos en materia de automóviles de Mecánica Nacional.

A los treinta años y con gran parte de ellos dedicados a la velocidad y a la mecánica —ciclismo, motociclismo, automóviles— está entregado a la concreción de un sueño de muchos años: la realización de un automóvil de competición monoplaza, en su caso particular un vehículo apto para correr en Minijunior y en Mecánica Nacional Fórmula Dos.

Julio de 1964 es una fecha importante para Grígolo: entonces preparó un De Carlo 700 para participar en la carrera de TM sobre el circuito costanero de Rosario, adjudicándose la competencia. El año siguiente corrió dos veces en San Pedro y una en Capilla del Monte clasificándose bien en las tres carreras. También preparó el minijunior que utilizó Benzi para ganar en el Autódromo de Buenos Aires. Una de las innovaciones que Grígolo introdujo en ese automóvil, fue la refrigeración de los cilindros "al aire", al estilo motociclístico. El éxito logrado con la preparación de este minijunior alentó la idea de construir un automóvil completo. En colaboración con Héctor Schiavon se realizó un prolijo estudio teórico que está reflejado en los numerosos esquemas de mecanismos y detalles de piezas que tapizan las paredes del taller. Los cálculos teóricos alcanzan también al motor BMW: se calcularon ampliaciones de cilindros, diámetros y resistencias de válvulas y luego y después de calcuados y realizados, se ensayaron en banco. Es así como se habla de una velocidad de rotación cercana a las 9.000 revoluciones por minuto.

El automóvil de Grígolo representa una verdadera innovación, por lo menos en dos de sus aspectos técnicos esenciales: su chasis está formado por una estructura semimonocasco acajonada y utiliza tracción delantera.

El chasis, así construido en chapa de acero, resulta excepcionalmente sólido y se ha buscado hacerlo de esa manera porque los rosarinos piensan que el resurgimiento de Mecánica Nacional llevará a la larga a estos automóviles a competir en circuitos de tierra, donde las exigencias sobre el chasis son mucho mayores. Acerca de la preferencia por la tracción delantera con el motor colocado en voladizo delante del eje, Grígolo manifestó que pretende tener un vehículo que, al contrario de los otros minijuniors, sea subvirante. "En mi monoplaza —expresó— la mejor distribución de peso y el hecho de que doblará con las ruedas motrices, me da la seguridad de tener una respuesta más inmediata a los cambios de dirección."



Grígolo y Leguizamón son los realizadores del nuevo minijunior F.2 con motor BMW. Se dice que este motor alcanza 9.000 revoluciones por minuto.

En el motor se ha decidido aumentar la cilindrada de 696 cm³ a 770 cm³, insistiéndose en la refrigeración al aire, sin turbina, que ahorra potencia y es efectiva, especialmente con el motor colocado adelante. Las válvulas de admisión se han llevado a 38 mm de diámetro de platillos y las de escape a 35 mm. Se usarán dos carburadores Solex descendentes de 34 mm, en los que se han introducido algunas modificaciones tendientes a disminuir la influencia de la fuerza centrífuga, problema encontrado en el automóvil de Benzi. Los escapes serán individuales de sección uniforme y muy cortos. Se utilizará una relación de compresión de 11:1, medio punto más baja que en el otro minijunior.

La caja de velocidades es la original BMW de cuatro relaciones, en la que lógicamente se han cambiado los engranajes, acercándose las relaciones.

El motor está listo para usar, luego de haber sido asentado y probado en banco; allí se estableció como régimen ideal 7.500 rpm y máximo 8.000 rpm, aunque en voz muy baja se rumorea aquello de que son posibles las 9.000 rpm. En el automóvil de Benzi el margen crítico encontrado fue de aproximadamente 450 kilómetros de carrera, pero ese automóvil pesaba 540 kilogramos y éste pesará 270 kilogramos, lo que varía fundamentalmente las condiciones del problema.

Analicemos ahora el chasis. Se trata de una estructura de doble cajón construida en chapa de acero 1040 SAE de 1,4 mm de espesor. Los elementos que integran los largueros están unidos longitudinalmente por soldadura de punto; en sentido transversal ambos largueros están unidos adelante por la estructura de soporte de motor y atrás por el soporte de suspensiones. Esta estructura, así concebida, une a su solidez, su sencillez de realización y su escaso costo. Se ha establecido una distancia entre ejes de 201 cm con trochas de 134 y 130 cm adelante y atrás, respectivamente.

Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas, realizadas mediante trapecio articulados transversales integrados por parrillas en triángulo de base ancha. Se utilizarán, por supuesto, resortes helicoidales con amortiguadores hidráulicos concéntricos, eligiéndose resortes de mucha flexibilidad junto a amortiguadores de alta carga dinámica.

Un doble circuito de frenos acciona las cuatro campanas que cubren perfectamente las necesidades de este liviano vehículo en la materia. Se montarán cubiertas de 5,20 x 12 pulgadas en todas las ruedas.

La carrocería se realizará en fibra de vidrio buscando un equilibrio entre sencillez de realización, estética y funcionalidad; la cola tendrá una aleta transversal que será postiza hasta que se haya logrado encontrar el ángulo de ataque más adecuado.

Grígolo y su ayudante, Luis Leguizamón, esperan tener el automóvil listo para la carrera de minijunior que se realizará en Rosario el próximo 26 de junio, con la intención de participar también en la competencia de Fórmula Dos que se disputará en la misma ocasión. Si todo anda bien, especialmente la resistencia mecánica del motor, la próxima meta importante serán las 500 Millas de Rafaela.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

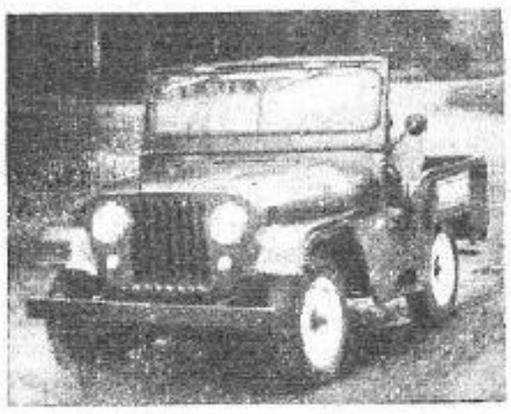
CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención de espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

El Turismo Carretera continúa sumando automóviles y conductores a sus filas. La familia Sampaglione se apresta a competir intensamente. Luego del accidente sufrido por Domingo Sampaglione padre (foto), en la competencia de Firmat, se ha trabajado intensamente en los talleres para poner a nuevo la carrocería y tener listo el F-100. Ha sido difícil enderezar los fierros, especialmente el chasis, ya que Sampaglione prefiere enderezar el chasis viejo (importado) a incorporarle uno de fabricación nacional. La unidad estaría lista para dentro de un mes. El motor ya está terminado. Mientras tanto su hijo Oscar, que el año pasado debutara en la competencia de Olavarría con un buen sexto puesto, se apresta a conducir una coupé Ford que acumulaba tierra en su taller. Será impulsada por el rendidor Ford 58 AB utilizado hasta ahora. El padre utilizará el F-100 cuya preparación ha sido finalizada. Un especial entusiasmo tiene Oscar, quien pensaba competir en el Autódromo con su Falcon particular. Es muy probable que en pocas competencias el hijo pase a ser el primer piloto de esta escudería familiar.

Los fordistas han encontrado en la combinación Chasis 53 / Motor F-100 una interesante mezcla para lanzarse a las rutas con todo. Nello Marsilli, Críspulo Villanueva y Angel Tomás Rienzi ya están en la onda. Marsilli, porteño que corre con la ayuda de una peña de Zárate, tendrá una carrocería cuyo diseño será estilo Mustang. Estará lista para fin de año. Villanueva calcula terminar su automóvil para octubre, mientras que Rienzi trabaja activamente para volver a la actividad a fines de junio. Por ahora lo hará con su tradicional carrocería, pero a partir de octubre estará tripulando un Falcon TC (además de un Falcon TM con el cual correrá en el Gran Premio Internacional de Turismo). El diferencial continuará siendo autoblocante y la caja Mustang. En ambos casos con chasis 53.

Por favor, que los directivos de Kaiser no se enteren. Por una gentileza del departamento de Relaciones Públicas de dicha empresa, Parabrisas CORSA goza de un Jeep (foto) para sus desplazamientos de corta distancia (a veces no tan corta). Resultado: los muchachos están seriamente desilusionados. Fieles a su costumbre, han hecho lo imposible por despanzurrarlo en alguna cuneta, en la tierra, el barro o camino del Autódromo un domingo lleno de domingueros. No hay caso, lo único que lograron en 10 mil kilómetros fue quemar una junta de escape y pescarse algún que otro dolorcito de riñones (magnífica suspensión inflexible). En estos momentos estamos por quitarle el aceite del cárter y seguir la marcha, a ver si logramos romperlo de una vez. De todas maneras, vaya nuestro agradecimiento a los amigos de Kaiser, especialmente a Tibor Teleki y Raúl Pelegrino. Para estos, algo superconfidencial, de hermano a hermano: lo de quitarle el aceite va en serio.



Serra Lima volverá muy pronto a las rutas y con todo. Lo hará con un Falcon impulsado por un motor F-100 (está preparando dos al mismo tiempo). La caja de velocidades será "Bamse", mientras que el diferencial es de un F-100 y los frenos de disco en las cuatro ruedas. Por ahora, la alimentación se efectúa por medio de dos carburadores cuádruples. Se ha mejorado la aerodinamia de la trompa y la cola, llevando incluso los faros embutidos.

Los "tuercas" del Uruguay han visto cumplido el sueño del "Sandokán" propio. En efecto, a Carlos Marincovich le ha salido un tocayo del otro lado del Plata y a fe que deja bien en alto el prestigio que dicho nombre significa en el automovilismo rioplatense.

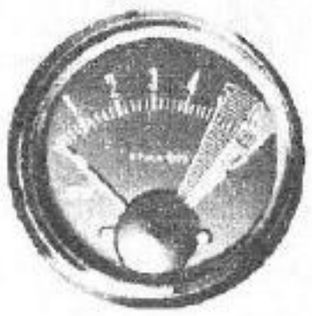
Juan Moreno —"Sandokán"— se impuso en El Pinar en TM en la categoría de hasta 100 cc de cilindrada al comando de un Saab, levantando una ola de comentarios elogiosos por su pericia conductiva.

Ya ha comenzado una intensa actividad en Tucumán con miras a la realización de la Tercera Vuelta del Noroeste, que se disputará los días 23, 24 y 25 de mayo. Las inscripciones están abiertas en la ATAS desde

→

BRD★

TACOMETRO ELECTRONICO



A

B

A~ PARA TABLERO ORIGINAL O DEPORTIVO
B~ PARA FIJAR SOBRE EL TABLERO

TORQUE
RPM
POTENCIA
PERFORMANCE

★ MARCA REG. POR COMIND S.R.L. PARA SUS TACOMETROS ELECTRONICOS
AV. CORDOBA 1513 - TEL. 41-7448 - BS. AS.

EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE PARA FALCON

TAPAS DE CILINDRO / ESCAPES
ARBOLES DE LEVA / AFINACION

• CUENTA VUELTAS MECANICO "JAEGER" • INSTRUMENTAL Y TABLEROS • VOLANTES DEPORTIVOS - LLANTAS • SERVO FRENO Y DOBLE CIRCUITO • CINTURONES DE SEGURIDAD • AMORTIGUADORES "FRICROT" • BATERIAS "ATMA" • CUBIERTAS "CONTINENTAL" • FILTROS DE AIRE "FASFILTER".

EDUARDO MARTINS e HIJO
(ex-preparadores del equipo FALCON oficial)
Av. HONORIO PUEYRREDON y GALICIA
TRES ARROYOS 547 • TEL. 59-3237
ESCUDERIA MARCONI

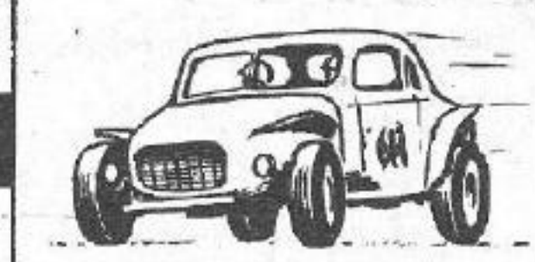
Bastan unas monedas para que su llama viva no se apague... la contribución que usted entrega a ALPI, responde con visibles realidades a las esperanzas de miles de niños y adultos lisiados. Eso hace ALPI... y lo hace gracias a usted! Porque usted y ALPI han librado una gran batalla de amor y solidaridad, hoy miles de seres pueden sonreírle al mañana. Pero... la batalla no ha terminado! ALPI necesita de usted, porque los inválidos del aparato motor, niños y adultos, necesitan de ALPI.
Ayúdenos a devolver salud, movimiento y alegría de vivir a quienes creen haber perdido toda esperanza!

Alpi es esperanza!

Billinghurst 2647 - T. E. 83-7919 - Buenos Aires

¡ES MUCHO LO REALIZADO... PERO... MUCHO MAS QUEDA POR REALIZAR!

CREADOS PARA TRIUNFAR...!



2 en 1
BICROMATIC

AROS DE PISTON
BURD

VALVULAS
INDIANAPOLIS

Fabricadas con precisión para cumplir con exactitud su importantísima función dentro del motor

RONCHETTI, RAZZETTI & CIA. S. A.

ROSARIO · BUENOS AIRES CORDOBA · TUCUMAN

CONFIDENCIAL

el 2 de mayo. Ya se barajan las posibles inscripciones. En la categoría A: Carlos Acetto (Isard 700), Santos Teraño (De Carlo 700), Julio Rossi (De Carlo 700, Luis Bauque (Isard 700), Roberto Villaverde (De Carlo 700), Francisco Rojo (Isard 700), René Aparicie (De Carlo 700), "Klear", "Cardo", Scaramella, "Pécora" y Calduch.

En la categoría BC: Aldo Miniutta (Gordini), Abel Tannure (Gordini), Nicolás Arias Uriburu (Gordini), Héctor Stefanutti (Gordini), Dante Gonella h. (Auto Union), Humberto Anzil (Gordini), Alfredo Carrizo (Gordini), Enzo Vestidelli (Gordini), Daniel García (Gordini), Tullio Riva (Auto Union), el equipo oficial IKA encabezado por Gastón Perkins, Eduardo Copello (Gordini), Rosmualdo Visintini (Auto Unión) y el equipo uruguayo Saab con Marcial Rojo y otros.

En la categoría D: Roque Namur, Andrés Reginatto, José Gettas, Guillermo Colucci, Dante Vázquez, Pedro Parra y Santiago Scamuffo, todos con Fiat 1500; Nasif Estéfano e Italo Maressio, con Alfa Romeo Giulia. En la categoría E: Pedro Sancha, Rodolfo Chico y Antonio Médici con Chevrolet Super; Carlos Ballbé con Peugeot 404.

Quizá la efervescencia que esta competencia ha levantado en los círculos automovilísticos locales, esté bien reflejada en la febril actividad que determina, en los talleres de la concesionaria Fiat de Tucumán, la preparación de los numerosos automóviles de esa marca, que utilizarán en la próxima competencia, diversos corredores de esa ciudad.

Desde la aparición de PARABRISAS CORSA han sido varias las personas que de una manera u otra, se han sentido molestas con algunos de nuestros comentarios. Durante las últimas semanas escuchamos muchas veces gruñir por el teléfono amenazadoramente: "¡Les voy a mandar a mi abogado...!" Y tanto es así que a la puerta habitual de la redacción y a la entrada del servicio, estamos por agregar otra puerta más, especialmente para que pasen por ella los abogados. Hay algunos proyectos de instalarles sillones, un televisor y barcito para que se entretengan mientras esperan turno, pero en realidad todavía no hay nada de eso concretado.

Lo peor del caso es que la posición incisiva de CORSA ha cobrado víctimas hasta en su misma redacción. Dos de nuestros hombres, invitados gentilmente por los colegas Rouco y González Longhi a sus cenas de los jueves en la cantina "La Gaviota" de la Boca, han tenido la osadía de enviar un mersísimo saludo radiofónico a sus compañeros de tareas haciendo especial mención del director, a quien calificaron una vez de "ingeniero" y otra de "contralmirante".

Sumamente molesto (no por la honorabilidad de los títulos sino porque los redactores de CORSA no dijeron la verdad) Raúl Horacio Burzaco también cumplió su amenaza de mandarle un abogado a la revista, y las complicaciones le empezaron a aparecer cuando tuvo que atenderlo él mismo, como responsable de todo cuanto afirma el personal de la redacción.

Confiando en que no sea tarde, nos apresuramos a rectificar: Burzaco no es ingeniero ni contraalmirante. Simplemente es grandote como un ropero de tres cuerpos, tien eun pullover rojo y un sombrero "panamá".

Queda, entonces, aclarado que todo fue un rapto de humor malentendido.

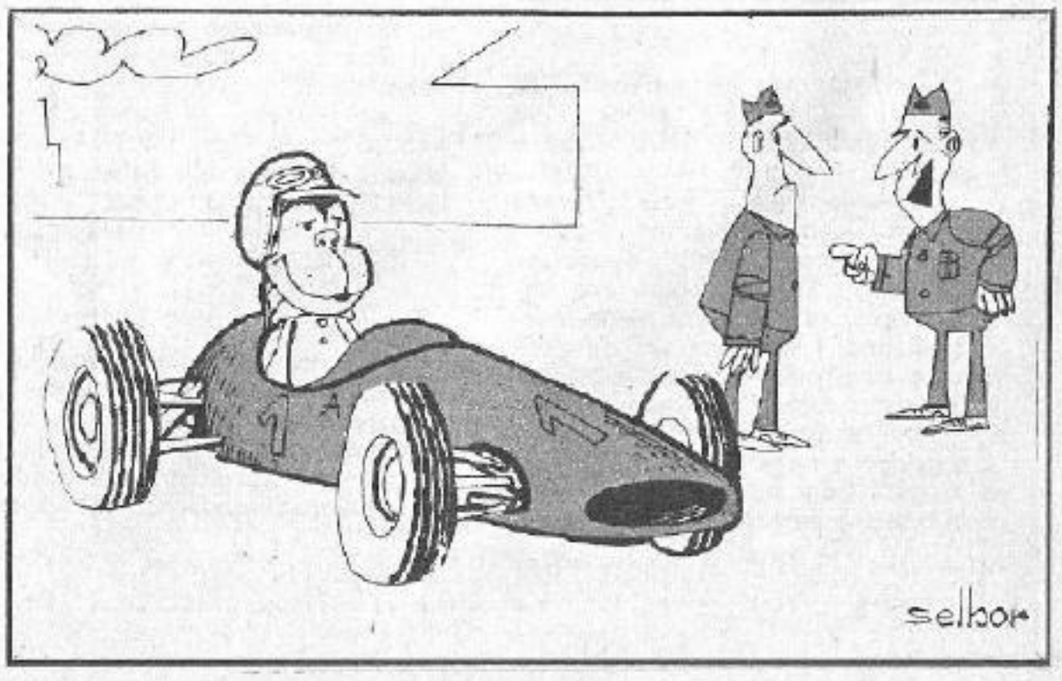
El reciente ganador de El Pinar (circuito de Montevideo) Bird Clemente se apresta a marchar hacia el viejo mundo donde parmenecerá compitiendo todo el año. El brasilero se marcha juntamente con su Alpine que tan magnífico rendimiento tuviera en las 100 vueltas disputadas el sábado 7 de mayo en la vecina orilla (foto).

El dúo Carmelo Galbato - Juan Agüera, después de erigirse en recordmen del TC están siendo perseguidos por una "mufa" pertinaz que no les permite terminar carreras. Esta especie de maleficio se ha afincado en una parte muy concreta del organismo del Ford: la transmisión. Primero se les rompían los paliers, luego se le rompieron varios diferenciales, ahora que pusieron un superforzudo puente trasero de Pontiac Catalina que aguanta estoicamente la nada despreciable cupla motriz que le inyecta el F-100, les falló el embrague.

En la carrera de TC que disputó el domingo 8 de mayo en el Autódromo local, en la primera vuelta, uno de los forros del disco de embrague se tomó imprevistas vacaciones desapareciendo prácticamente de su montaje. En la foto se puede ver al responsable del abandono de Galbato (¡ojo no confundir con la bandera japonesa!)

Según fuentes bien informadas el preparador-acompañante Açüera hará una peregrinación a pie hasta la basílica de San Transmisión para sacudirse la "excomúnica".

—*¡Es nuestro mejor piloto de monoplaza!*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

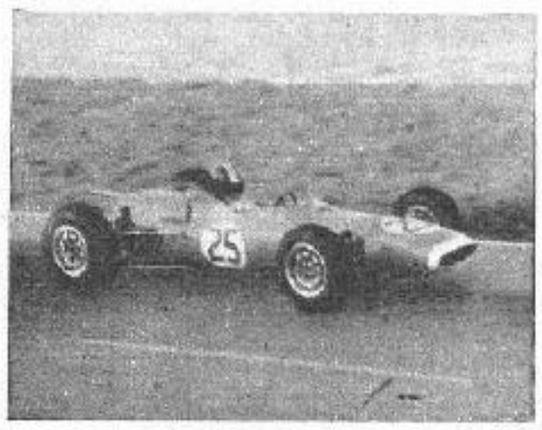
Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que sean de interés general.

AMO A PARIS

De A. M. Sempé, Adrogué:

He seguido de cerca la actividad automovilística de Francia y su evolución técnica a través de los más antiguos automóviles nacidos de la cuna del automovilismo, tales como Bugatti, Talbot, Voisin, Delage, Delahaye Gordini, etc. En los últimos años he perdido el talón a la actividad automovilística, volviéndome a picar el bicho a través de las páginas de CORSA, por las cuales los felicito.

R. — Francia ha renacido automovilísticamente con relación al letargo en el cual se había sumido a fines de la década pasada y comienzos de la presente. Con las nuevas Fórmulas Dos y Tres que entraron en vigencia en 1964, Francia incursionó con éxito en competencias de ambas fórmulas, a partir del Grand Prix de Pau, en abril de 1964, donde un Alpine-Renault F 2 lograra un cuarto puesto. Durante 1964 los Alpine se presentaron en competencias de ambas fórmulas, pero debieron cesar su actividad en Fórmula Dos al no contar con un motor potente que le pudiera presentar batalla a los Cosworth. En Fórmula Tres logró varios éxitos, pero en competencias de relativa importancia, destacándose especialmente en circuitos trabados donde el Renault podía hacer gala de su más favorable curva de par. En este año aparecieron también los René Bonnet que con poco éxito por poco tiempo incursionaron en las pistas.



Esta incursión inspiró a la fábrica de aviones y cohetería MATRA (perteneciente al grupo de Sud-Aviation) a comprar a René Bonnet su empresa, manteniéndolo como director de la sección de automóviles deportivos. Los automóviles continuaron con el nombre de Matra-Bonnet, que luego perdió el apellido del famoso constructor. En febrero de 1965 se inició la construcción de un monoposto de Fórmula Tres. Estuvo listo para fines de mayo, aunque apenas pudo hacer varias vueltas al circuito de Montecarlo. Su debut no podría haber sido más exitoso ya que alcanzó una extraordinaria victoria en el Grand Prix de Reims, venciendo a los más empinados Brabham (Courage, Troberg, Ahrens, Rees, Williams), Cooper (Fenning, Banting), Lotus (Stiller, Parsons), Alpine (Lucien Bianchi, Mauro Bianchi, Monneret) y el Merlyn de Brash. Luego continuaron las victorias y algunos segundos puestos también. Actualmente es considerado como el automóvil más capacitado para la victoria en Fórmula Tres. El año pasado sus conductores fueron "les deux Jean Pierre", Beltoise (ganador de Reims) y Jaussaud, clasificados campeón y subcampeón de Francia de Fórmula Tres, respectivamente.

El equipo cuenta actualmente con dieciocho automóviles de competición de las distintas categoría. Jean Hébert, jefe técnico y Claude Léguezec, director deportivo, se reparten las responsabilidades. Además de las competencias de Fórmula Tres este año participarán también en Gran Turismo y Fórmula Dos. En Fórmula Tres continuarán con motores Cosworth que equiparán a los dos automóviles de la casa, los que serán conducidos por Jaussaud y Servoz-Gavin. En cuanto a la Fórmula Dos lo hará indistintamente, con Cosworth o BRM. Jo Schlesser piloteará un Cosworth, gracias a sus relaciones con Ford. También Jean Pierre Beltoise (foto) lo hará con Cosworth. El Ken Tyrrel Racing Team compró dos automóviles para su escudería. Ambos son conducidos por Jackie Stewart y el belga Jacky Ick e impulsados por motores BRM. En la última competencia de Fórmula Dos, en Barcelona, Jackie Stewart punteó durante 53 vueltas, pero un trompo le hizo perder la carrera. Finalmente terminó segundo a pocos metros de Jack Brabham y su Brabham-Honda, cuyo motor es evidentemente más potente que el del Matra. Graham Hill también conduce un Matra-BRM, pero de la escudería de John Coombs. Como puede verse, en Fórmula Dos y Tres la situación es óptima.

Alpine dispone de tres automóviles para las competencias de monopostos. En Fórmula Tres lo hará con un motor Renault preparado por Moteur Moderne y conducido por Jacques Weber. En Fórmula Dos lo hará con dos Renault preparados por Amédée Gordini y conducidos por nuestros conocidos Mauro Bianchi y Henri Grandsire.

UN ASUNTO ESPINOSO

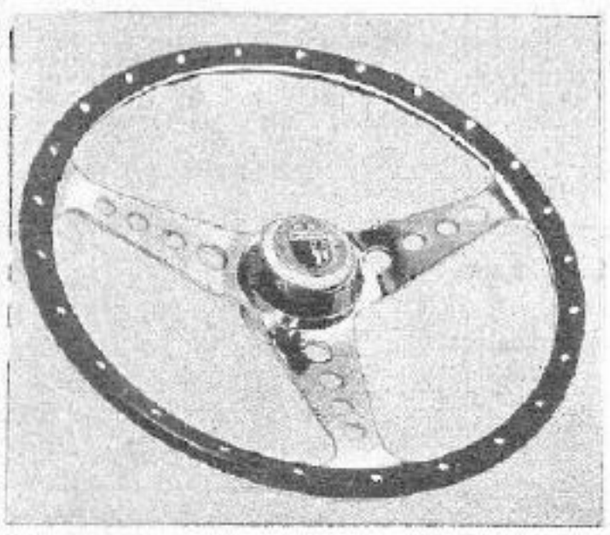
De Carlos Alberto Ivanoff, Berisso, Pcia. de Buenos Aires:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes a los efectos de solicitarle la publicación de la presente en la sección Correo Corsa.

En vespertinos del 28 de abril y matutinos del día siguiente, apareció una información de una agencia italiana (ANSA) en la que decía textualmente: "En cambio, 'Cacho', estará al volante de una Brabham, del equipo argentino del cual el padre es presidente". Luego de otras consideraciones, continúa diciendo el artículo: "Igualmente ellos, como el joven 'Cacho', podrán valerse de los consejos de su famoso presidente del equipo, que guiará el terceto de pilotos desde el box".

Según creía, el piloto "Cacho", había sido llamado a intervenir en las carreras de Fórmula Tres para el equipo inglés de Charles Lucas, cosa que se rumoreaba en plena disputa de la Tem-

NOVEDADES CORSA



JUAN ALBERTO SANDRINI presenta su línea de VOLANTES DEPORTIVOS 1965 para automovilismo y náutica. Ofrecen, además de su fina artesanía europea, más seguridad en caso de accidente e inigualable placer de manejar. Distribuidores exclusivos: Roberto S. Tortorelli, Rivadavia 6031, Tel. 66-1529, Bs. As., y R.O.G. S.A.I.C.F. Mansilla 4066, Tel. 72-9759, Bs. As. En Mar del Plata: Colón 2393, T. E. 2-8619.

La firma MAURICIO VITIS y Cía. S.R.L. presenta su línea de ASIENTOS especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en MAURICIO VITIS y Cía. S.R.L. Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700. Tel. 59-2025, Bs. Aires. Solicite Folleto Gratis

NUEVOS TACOMETROS!... NUEVOS COMIND!... NUEVOS La más alta calidad y la mejor presentación en tacómetros electrónicos. Comind Automotor le brinda sus NUEVOS modelos para embutir y sobre tablero, con CUADRANTE FUNCIONAL de lectura instantánea. EL MEJOR SEGURO DE VIDA PARA SU MOTOR: COMIND* (R). * La marca que acredita calidad; exíjala grabada en el cuadrante. Consúltenos sin compromiso en nuestro local de Av. Córdoba 1770, Cap., Tel. 49-3394.

AL-RO S. R. L. presenta el nuevo faro modelo Nº 555 expresión de una nueva línea que incorpora a su acreditada producción, para satisfacción de la técnica moderna. • NUEVO SISTEMA DE REGULACION • NUEVO CASCO EXTRA CHATO • NUEVO CRISTAL OPTICO • NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE. Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el país. Fabricantes AL-RO S. R. L., Pje. Luis Braille 3628, Capital. T. E. 64-6006 - Venta y colocación en el acto ALRONCE, Jujuy 732, Cap. - T. E. 93-8246.

FRUMENTO Hnos. S. A. C. I. F. I., Alvarez Thomas 928/42, T. E. 54-1880 y 55-0446, Buenos Aires, y sucursal Rivadavia 14782, Ramos Mejía. Presenta su línea completa de Cristales curvos y rectos inastillables, para competiciones. Con lo que se logra mayor visibilidad y mayor seguridad. Totalmente importados. Venta y colocación.

Volantes sport con aro de madera legítimo. Idem para coches especiales de 30 cms.

Cubre-volantes de cuero (no plástico) que absorbe la traspiración. Mamelucos celestes para pilotos, anti-inflamables. Cascos enteros y cortos. Antiparras, viseras y burbujas

Cubre-buscahuellas de plástico cuadriculado con espuma de goma. Enrejado para faros y parabrisas contra ripio. Guantes medio dedo y dedo entero.

Múltiples especiales de 2 carburadores para Valiant I, II y III y Chevrolet 400. Barras tensoras para Renault que evitan desgaste cañoneras y afirman tren trasero.

Primera casa argentina para el automovilismo deportivo. JARAMILLO 2324, T. E. 70-5731 (50 mts. Cabildo 3800), Cap.

ALFONSO VEGA, con taller en Teodoro García 2378/82, (casi esquina Cabildo al 500), Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires. Presenta sus LEVAS de Distribuidor para preparar motores FIAT 600, 750 y 1500, PEUGEOT 403-404 ISARD 1204, RAMBLER, ESTANCIERA, CHEVROLET 400 y SUPER, RENAULT DAUPHINE, GORDINI, IKA, TORNADO y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores de turismo mejorado y otras competencias. EQUIPOS ESPECIALES para CARRERA T.C., para F-100, FALCON y CHEVROLET.

"LEVAS de ALFONSO VEGA"

EL MARTES PROXIMO LARGA EL

Nº5

DE

Parabrisas CORSA

TURISMO DE CARRETERA EN MENDOZA

y además

• MECANICA NACIONAL EN SUNCHALES • MOTOCICLISMO EN EL AUTODROMO • CASOS Y CORSAS DE TODO EL MUNDO.

APARECE EL MARTES 24 DE MAYO

COMPRE Y COLECCIONE

Parabrisas CORSA

AL PRECIO DE $ 30.—

CORREO CORSA

porada en nuestro país. Además, en los publicitados anuncios de los organizadores del "team" argentino, jamás se mencionó el nombre de Juan Manuel Fangio como director del mismo, sino que aparecería como encargado de dirigirlo el padre de Andrea Vianini, don Enrico. Quisiera que ustedes me aclararan los interrogantes planteados, o acaso la duda será disipada por los organizadores del equipo, para evitar malentendidos. O acaso quedará todo en penumbras, para luego adjudicarse un triunfo posible de "Cacho"?

R. — El director deportivo del equipo argentino es Enrico Vannini; la confusión con José Vianini podría causar desagrado a las partes. El padre de Andrea Vianini se llama José (cariñosamente Don Pepino, en la foto junto a Andrea) y es el distribuidor de Alfa Romeo en la Argentina, actuando en numerosas oportunidades como director de su propio equipo. En cuanto a Juan Manuel Fangio es asesor del equipo, pero no ha ido a Europa. En los días en que salieron Cupeiro y Pairetti para Europa, Fangio había llegado de los Estados Unidos. "Cacho" es integrante del Charles Lucas Racing Team y participa en competencias con un Lotus 41. Toda información aparte es inexacta. Quizá se haya querido explotar publicitariamente en Italia un posible enfrentamiento de los hijos de Ascari y Fangio.

INDIGENTE

De Rubén García, Santa Rosa, La Pampa.

..Como el bolsillo no me da para más tengo que conformarme con las miniaturas.

1º) Encontrándome muy interesado en Automodelismo, deseo saber dónde los puedo conseguir (a los autitos), precio de los mismos con sus pistas, y cuales son los mejores para un principiante.

2º) Se consiguen manuales para preparar coches de TM (De Carlo 700)?

R. — Creemos que para satisfacer sus inquietudes automodelísticas, tendría que recurrir al Club Automovilista, Carlos Pellegrini 539, Buenos Aires. Allí lo podrán asesorar plenamente.

Si Ud. lee Parabrisas CORSA más detenidamente (aunque sea un sacrificio digno de masoquistas) verá que en el primer índice de las notas de la serie "La preparación deportiva de un automóvil" figura (Nº 14) el tema referente a la preparación del De Carlo 700. De tal manera si Ud. es valiente y tiene paciencia tendrá su premio (o su castigo).

CRITICO CORSA

De Angel Fabbro, Capital Federal.

Como lector de vuestra revista, he visto con sorpresa que en el número 2 del día 3 de mayo del corriente, en la página 7 donde aparece el Chevy II han impreso la fotografía usando el negativo al revés.

Lo mismo ocurre con las fotografías de las páginas 8 (Peduzzi detrás de Loeffel) y 10 (llegando a la horquilla).

Como supongo que no es ningún truco para averiguar cuantas personas leen la revista, opino que: o compran anteojos para el personal o incluyen un espejo en cada número.

De todas formas la revista es muy buena, pero no quise perder esta oportunidad y usar el poder de crítica que se adquiere al comprarla.

Si es posible, les ruego publicar esta carta ,si no, avísenme donde puedo retirar una foto del Chevy II (aunque sea al revés).

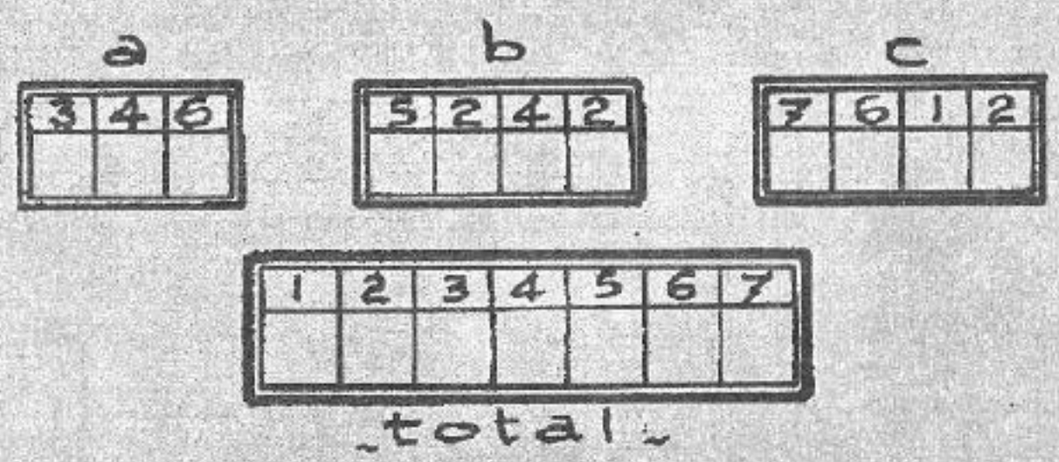
R. — La impresión al revés de las fotografías que Ud. menciona, fue causa de un error de taller de imprenta, y no el haber usado el negativo al revés. Afortunadamente para Ud. y para nosotros, el error fue subsanado cuando se habían impreso pocos ejemplares (que salieron de la misma manera a la venta), los restantes de la tirada, salieron bien (por lo menos con la foto del Chevy II al derecho). De tal manera Ud. es el afortunado poseedor de un ejemplar que con el correr de los años será un incunable.

A propósito de sus sugerencias, si bien varios miembros del personal de redacción de CORSA ya usan anteojos (V. gr. Speratti, Hansen, Revoredo, etc.) se estudió el problema de la compra de anteojos y de espejos flexibles para incluir con los ejemplares de CORSA, pero se llegó a la conclusión de que no era económico, de tal manera los "chicatos" de la redacción seguirán navegando "por estima" y las revistas seguirán saliendo sin espejos. La triste conclusión a que se llegó, es que debemos colocar las fotos al derecho.

ENTRETENIMIENTOS

TRIUNFO EN EL AUTODROMO

Sabiendo que a) es el nombre de la 7ª letra del abecedario; que b) significa esponjoso, blando y que c) significa alelado, completar el "total" transcribiendo en las casillas las letras que llevan el mismo número que en los cuadros a), b) y c). Debe resultar el apellido de un ganador de las carreras del autódromo.



EN EUROPA

Hallar las palabras y numerar las letras que las componen según las definiciones. Luego, ubicar cada letra al lado del número que está en el casillero. A entretenimiento terminado se leerá un resumen de la noticia que hemos dado en PARABRISAS CORSA (Nº 3, página 15).

LAS DEFINICIONES

De 1 a 11: producto que da una cosa. Producción, cantidad de producto obtenido según la cantidad de materia prima utilizada. De 12 a 16: Puede ser inglesa, de tubo, fija de doble boca, de estrella y Yale. De 17 a 20: Barrica. Espoleta de una bomba. Sirve también para fumar. De 21 a 29: Sujeto algo con un tornillo. De 30 a 33: La que lleva nuestros coches al depósito municipal. De 34 a 39: uno de los 32 que tenemos. De

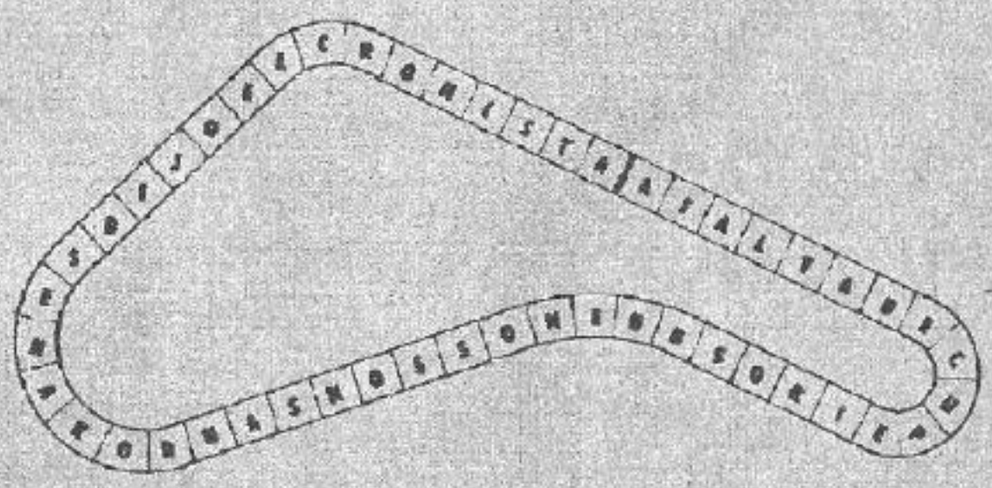
SOLUCIONES DEL NUMERO ANTERIOR

En el autodromo municipal

SOLUCION: Las palabras correspondientes a las definiciones:

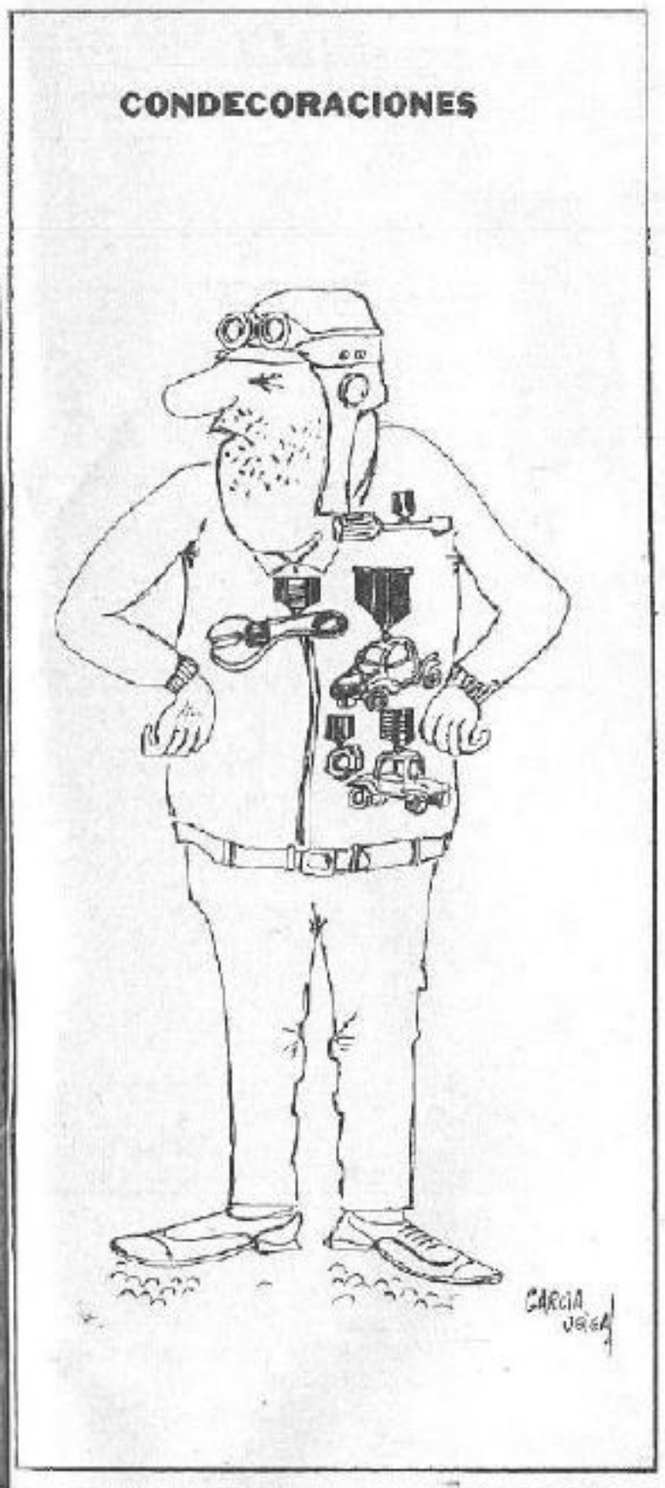
SORPASSO - BUJIAS - KAN - DENSO - CORONA - FLUIDO - SEDAN - CLIENTE - TEA.

LA FRASE: "A falta de Cupeiros buenos son Sandekanes" —dijo el cronista.



http://elrevistasdemuro.wordpress.com

CONDECORACIONES



—Vení acá... De dónde sacaste que en las curvas se entra zapateando.

—La prueba de ruta anduvo bien. Arréglámelo que el domingo corro.

16	25	8	28	45	43	21
9	19	1	40	6	35	11
12	33	48	29	34	5	30
20	47	4	44	42	24	18
27	13	23	37	32	2	15
14	41	36	3	22	39	17
46	7	31	49	10	38	26

40 a 47: Establecer comunicación entre el motor y los órganos que debe poner en movimiento. De 48 a 49: Nombre de la 8ª letra del abecedario.

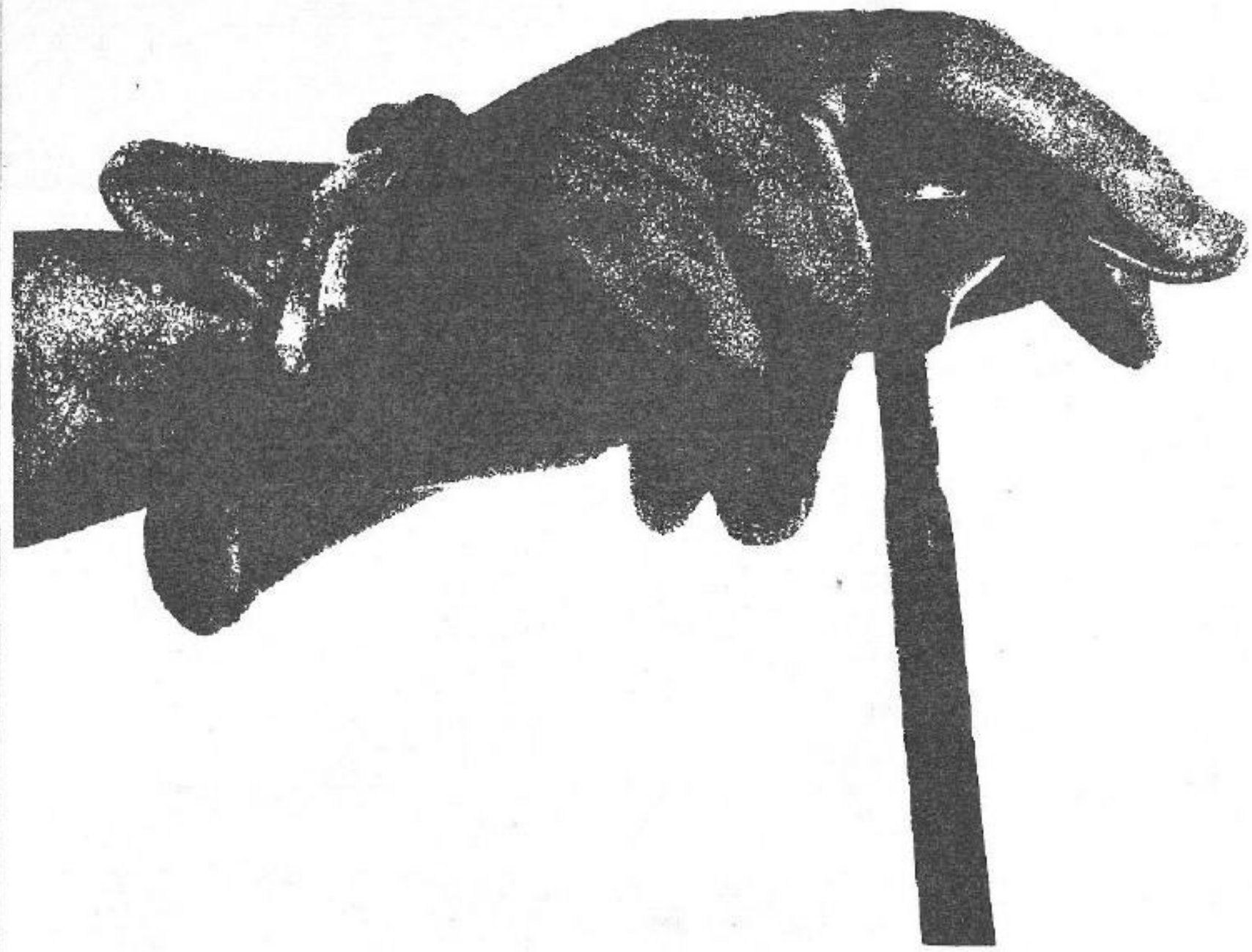
Un campeón de TC

A	L	A	B	O

A	G	O	T	A

G	A	L	B	A	T	O

MAS MARCHAS CON MENOS CAMBIOS



Usted hace todos los cambios que le pide una marcha perfecta. Sólo cuando se trata de aros de pistón los cambios se reducen al mínimo. Fabricantes y mecánicos lo han conseguido adoptando Perfect Circle -la marca del 2 en 1- para automotores nuevos y usados. Garantía mundial de durabilidad, perfecta compresión y máximo rendimiento.

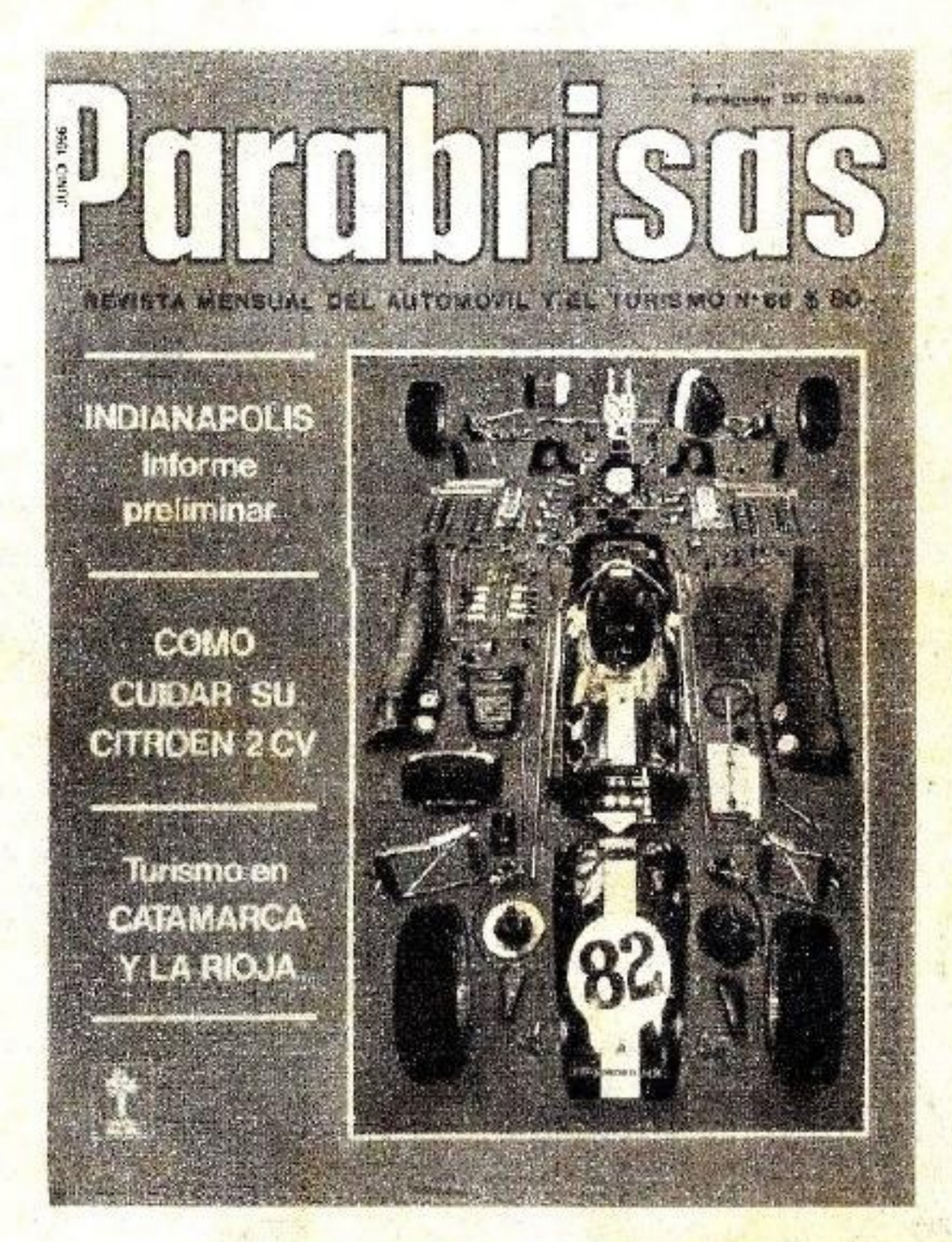
AROS DE PISTON

PERFECT CIRCLE

FABRICADOS POR E. DANERI i.c.s.a. LICENCIADA DE PERFECT CIRCLE - DIV. DE DANA Co. U.S.A.

IN - OUT

• Es "in" comprar Parabrisas de Junio, pero aún comprándola, es "out" no leer los Apuntes Indianos, una nota preliminar sobre la carrera de Indianápolis. • Es "in" conocer los circuitos, ciudades, hoteles, paseos y sorpresas que le deparan Catamarca y La Rioja en una nota turística con fotos a todo color titulada: El Cálido Noroeste. • Es absolutamente "out" que no sepa Cómo cuidar su Citröen, desde el service hasta los más mínimos secretos de su buena conservación. • Es "in" que presencie el Test del Jeep IKA, el completo y esperado análisis de este vehículo utilitario, pero es "out" que no conozca el aspecto legal de los autos heredados. • Es "in" que le llame la atención la formidable nota técnica y que domine el funcionamiento del tránsito de Córdoba, pero tenga muy en cuenta que es lamentablemente "out" no divertirse con el In y Out que publica Parabrisas de Junio. De manera que cómprela sin demora. (Recuerde lo "out" que puede ser olvidarse).



Parabrisas

Aparece el viernes 20

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad intelectual Nº 856 913

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com